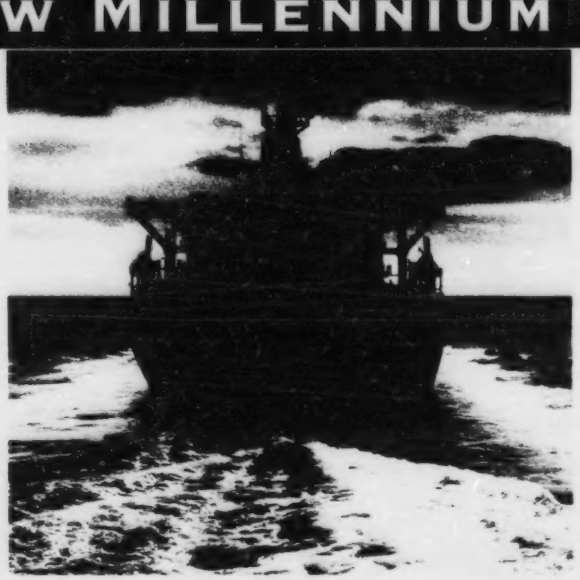
Transport Canada Transports Canada

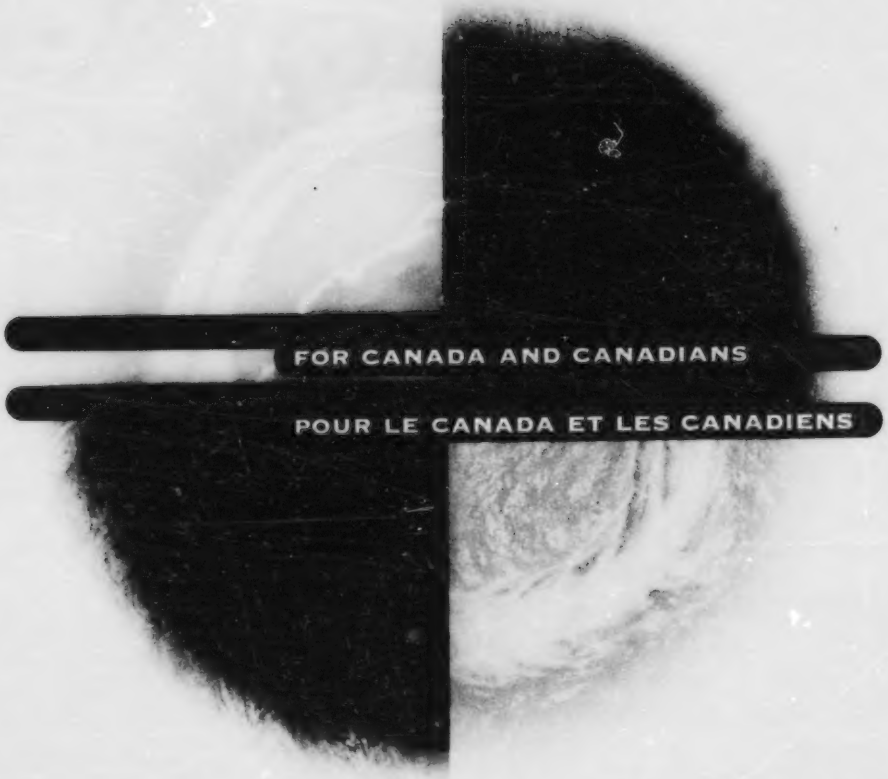
TP 13605

LOOKING TO THE NEW MILLENNIUM



Transport Canada 2001–2004 Business Plan — An Update

Canada



©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2001

Available in Canada through your local bookseller or by mail from

Canadian Government Publishing — PWGSC

Ottawa, Canada K1A 0S9

ISBN: 0-662-65801-9
Catalogue: T22-90/2004-1

101-06340/

Table of Contents

Message from the Deputy Minister		**3**
1.0	**Transport Canada — An Overview**	**5**
1.1	Who We Are	5
1.2	Vision and Mission	5
1.3	Strategic Objectives	5
1.4	Our Values	6
1.5	How We Work	7
1.6	Departmental Structure	8
2.0	**What We've Achieved**	**10**
2.1	Modernizing our Regulatory and Safety Regime	10
2.2	Developing and Implementing Comprehensive Policies and Programs	10
2.3	Sustainable Development	10
2.4	Divestiture/Commercialization	11
2.5	International Presence	11
2.6	Conclusion	11
3.0	**Future Directions**	**12**
3.1	Departmental Planning Context	12
3.2	Performance Framework	12
3.3	Departmental Priorities	13
3.3.1	Maintain and enhance the safety regime	13
3.3.2	Foster competitiveness in a global economy	18
3.3.3	Support infrastructure development	21
3.3.4	Advance sustainable transportation	25
3.3.5	Facilitate transition to the knowledge-based economy	27
3.3.6	Complete the divestiture programs	28
4.0	**The Management Agenda**	**30**
4.1	Workforce Renewal	30
4.2	Financial Management Strategy	31
4.3	IM/IT Strategy	32
4.4	Public Accountability for Program Administration	32
4.5	Communications Priorities	33
Appendix A — An Overview of Priorities and Initiatives		35
Appendix B — References and Contacts		36

Message from the Deputy Minister

It is with great pleasure that I present Transport Canada's 2001–2004 Business Plan, an update to the previous year's plan. This plan reconfirms the departmental priorities that were set out by senior management in October 2000, and presents the department's activities in terms of their contribution to these priorities.

Some new features have been added, including a section outlining our management agenda to provide information about the fundamental corporate work being done to address external pressures and challenges and improve the way we carry out our business. We have also highlighted our values and described the manner in which we strive to put these values into action.

Over the past several months, the department reviewed its vision statement and confirmed it to be . . .

"The best transportation system for Canada and Canadians".

In working toward this vision, we have assessed the future forces that will affect transportation, such as the economy, the demographics of an aging population, urbanization, globalization, and information technology. Based on the external factors affecting transportation in Canada, as well as the internal factors affecting the department, this plan reflects the work that we will be undertaking over the next three years to meet our priorities and strategic objectives.

As we embark upon the new century, the accomplishments of our highly qualified and dedicated employees will ensure our success. We will foster a climate of innovation that creates a transportation system that is sustainable — safe, efficient and environmentally responsible. The ongoing contribution of our staff, in collaboration with our stakeholders, will enable us to maintain our excellent safety record, complete the restructuring of the transportation sector, and prepare the transportation sector for the challenges of the future.

Margaret Bloodworth
Deputy Minister

1.0 Transport Canada — An Overview

1.1 Who We Are

Transport Canada is the department responsible for the transportation policies, programs and goals set by the federal government. The department contributes to ensuring that all parts of the transportation system work effectively, and in an integrated manner, to provide Canadians with a sustainable system — one that is safe, efficient and environmentally responsible. Our particular role is to develop and administer policies, programs and regulations that contribute to the creation of a modern system that is capable of meeting the needs of all Canadians.

In fact, all levels of government have a role to play in the country's transportation system. In addition, the transportation industry and a number of newly created service entities — NAV CANADA, the St. Lawrence Seaway Management Corporation, Canada Port Authorities, Canadian Airport Authorities, and the Federal Bridge Corporation — all make important contributions to ensuring the integrity and effectiveness of the system.

1.2 Vision and Mission

Our Vision . . .

The best transportation system for Canada and Canadians

Our Mission . . .

To develop and administer policies, regulations and programs for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system

1.3 Strategic Objectives

Ensure high standards for a safe and secure transportation system	Contribute to Canada's economic growth and social development	Protect the physical environment
Ultimate Outcome		
• Protection of the health, environment and property;	• efficient, effective, reliable, affordable and accessible;	• An environmentally sustainable transportation system for Canadians;
• High public confidence in the safety and security of our transportation system.	• responsive to passengers, users and local communities; and	• Reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector;
	• competitive and harmonized, both domestically and internationally.	• Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.
		• Sound environmental stewardship of Transport Canada's properties and operations.

1.0 Transport Canada — An Overview

Transport Canada is the department responsible for the transportation policies, programs and goals set by the federal government. The department contributes to ensuring that all parts of the transportation system work effectively, and in an integrated manner, to provide Canadians with a sustainable system — one that is safe, efficient and environmentally responsible. Our particular role is to develop and administer policies, programs and regulations that contribute to the creation of a modern system that is capable of meeting the needs of all Canadians.

In fact, all levels of government have a role to play in the country's transportation system. In addition, the transportation industry and a number of newly created service entities — NAV CANADA, the St. Lawrence Seaway Management Corporation, Canada Port Authorities, Canadian Airport Authorities, and the Federal Bridge Corporation — all make important contributions to ensuring the integrity and effectiveness of the system.

Our Vision . . .

The best transportation system for Canada and Canadians

Our Mission . . .

To develop and administer policies, regulations and programs for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system

Ensure high standards for a safe and secure transportation system	Contribute to Canada's economic growth and social development	Protect the physical environment
• Protection of life, health, environment and property. • High public confidence in the safety and security of our transportation system.	A transportation system that is: • efficient, effective, viable, affordable and accessible; • responsive to passengers, users and local communities; and • competitive and harmonized, both domestically and internationally.	• An environmentally sustainable transportation system for Canadians. • Reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector. • Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities. • Sound environmental stewardship of Transport Canada's properties and operations.

Editor's Note: During 2000, the department revisited its vision, mission, and strategic objectives — which were originally developed in 1996 — to confirm their ongoing validity. Some minor revisions were approved by senior management, and these have been presented in this report. The revisions will be submitted in 2001 for Treasury Board approval as part of a proposal to amend our Planning, Reporting and Accountability Structure (PRAS). In addition, the business line "key results" now reflected in our PRAS will be replaced with our "ultimate outcomes". Virtual planning team members will be contacted for further departmental consultations in this regard.

1.4 Our Values

Respect

We show value and respect for our colleagues and clients by being open, fair and honest in our dealings.

Professionalism

We show professionalism by working conscientiously and in a fiscally prudent manner, by applying common sense in everything we do, and continuously upgrading our training and technology.

Teamwork

We encourage teamwork by listening and communicating openly, supporting collective decisions and showing trust in our colleagues, and sharing resources and remaining open to change.

Client Services

We provide excellent service to our clients by listening and responding to their needs and soliciting their feedback.

Communication

We practice open communication by meeting face-to-face with our colleagues, clients and partners whenever possible.

1.5 How We Work

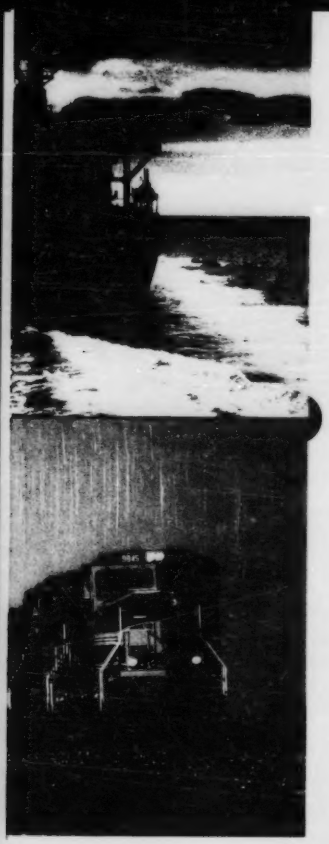
To deliver on its strategic objectives, Transport Canada must strive to put its values into action. As stated in the government's *Results for Canadians* report, "... management in the public service must be guided by a clear set of values." To this end, Transport Canada is committed to managing its business, financial resources, and people according to the professional and ethical standards presented in Section 1.4.

Transport Canada will provide a challenging and caring work environment by treating *people* — employees, citizens, clients, parliamentarians and stakeholders — with trust, respect, fairness and dignity. We will develop and implement effective human resource strategies, and provide a reward and recognition system consistent with our values.

In accordance with our *professional values*, we will provide high-quality, impartial advice on transportation issues, and commit to the design, delivery and continuous improvement of programs and services to benefit Canadians. We will achieve concrete and measurable results based on service standards that lead to improvements in Canadians' satisfaction with the delivery of our services.

Our *teamwork* is demonstrated through our work with partners and clients; through effective consultation on transportation initiatives and the implementation and management of joint undertakings. The department will strengthen its *services* by understanding clients' needs and providing decision-making as close as possible to the clients.

In the face of constant change, values are the foundation which support our actions. As such, our values deserve ongoing attention. The department's policies, systems, and interaction with clients, stakeholders, parliament and citizens should be aligned with our values. And making this alignment — through a process of continual dialogue and reinforcement — is an important challenge of the future.



Transport Canada's activities and services are carried out by approximately 4,200 people working across Canada. At its headquarters, four Assistant Deputy Ministers of Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, and Corporate Services report to the Deputy Minister and are responsible for providing functional leadership to the regional offices. Five Regional Directors General in the Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, and Pacific regions also report directly to the Deputy Minister and are responsible

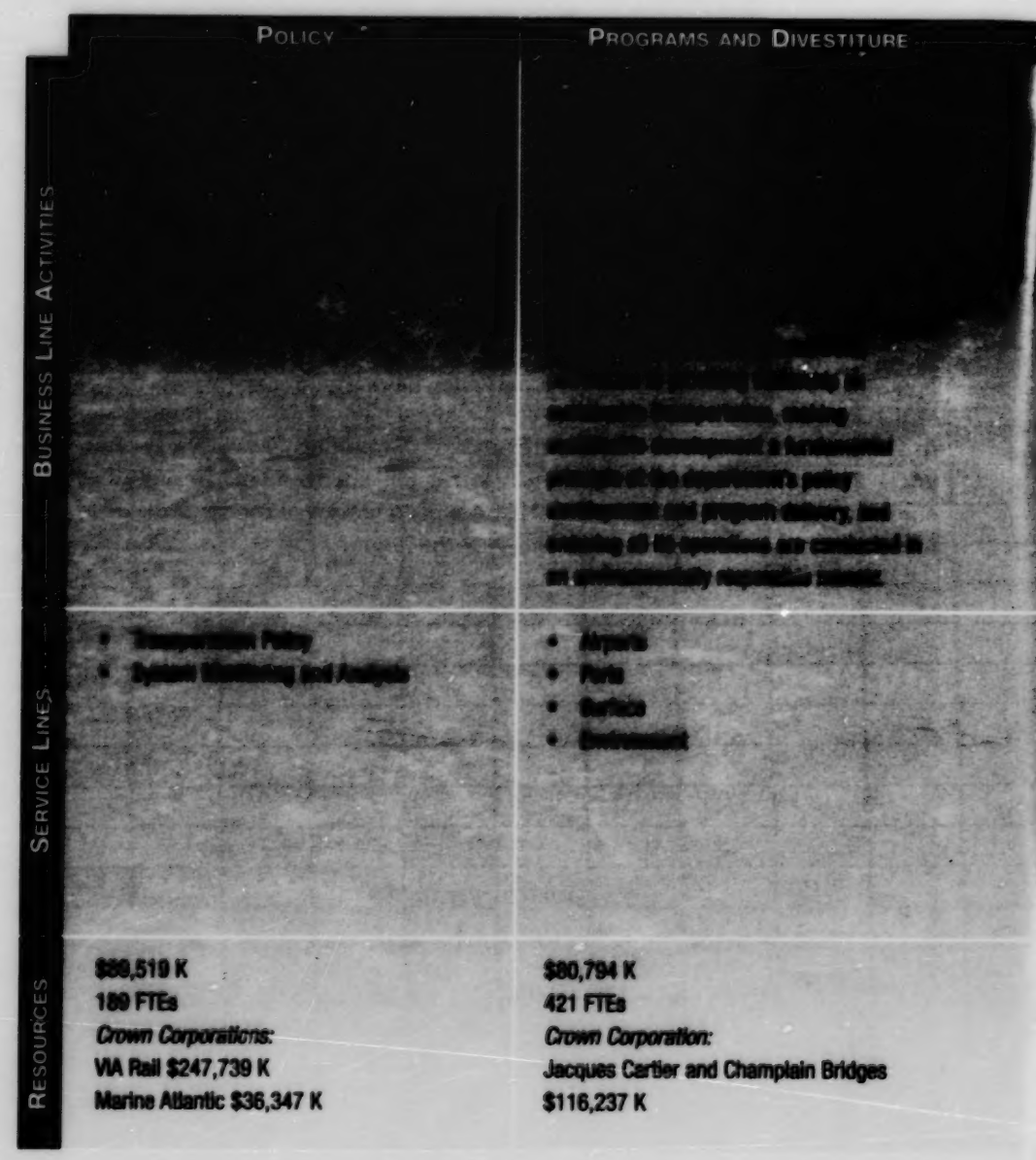
	Policy	Programs and Divestiture
Business Line Activities	Establishes the policy and legislative framework for all federally regulated modes of transportation. In support of this role, other business activities include monitoring and analysis of the transportation system, and the undertaking of economic studies and program evaluations.	Negotiates the divestiture of airports and ports, and plays a substantial stewardship role. Operates sites until they are transferred, administers highway and bridge programs, carries out landlord functions for airports, ports, bridges and air navigation system sites, and manages the department's real property portfolio. On the environmental front, committed to providing leadership on sustainable transportation, making sustainable development a fundamental principle of the department's policy development and program delivery, and ensuring all its operations are conducted in an environmentally responsible manner.
Service Lines	• Transportation Policy • System Monitoring and Analysis	• Airports • Ports • Surface • Environment
Resources	$89.519 K 189 FTEs *Crown Corporations:* VIA Rail $247.739 K Marine Atlantic $36.347 K	$80.794 K 421 FTEs *Crown Corporation:* Jacques Cartier and Champlain Bridges $116.237 K

for the daily operations of the business lines and for service delivery within their regions. They also operate 70 Transport Canada Centers in diverse sites across the country; these were established to ensure that services are delivered as close as possible to clients and stakeholders. The following chart summarizes the business lines' responsibilities, service lines, and 2001–2002 planned spending levels and full-time equivalents (FTEs), as reflected in the *2001–2002 Report on Plans and Priorities*.

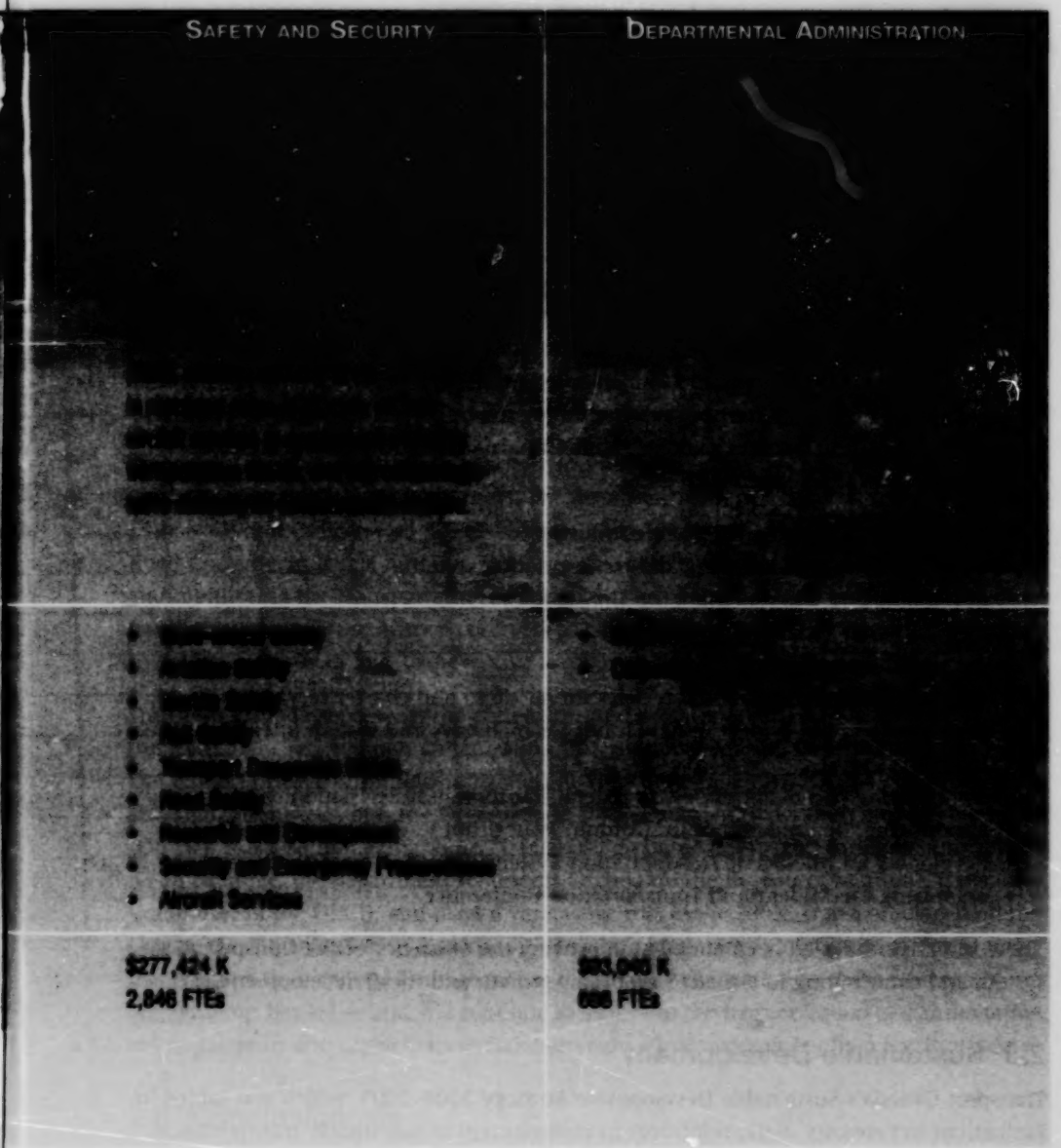
Safety and Security	Departmental Administration
Shares responsibility for safety programs for the Canadian transportation system. Develops national legislation, regulations and standards, and carries out monitoring, testing, inspection, enforcement, education and research and development activities for the safety and security of all transportation modes. Develops emergency preparedness plans, ensures security of persons working in restricted areas of airports, delivers aircraft services to government and other transportation bodies, and has certain legislative authority on environmental matters.	Supports the department's other business lines by providing essential services that include financial, informatics, administrative, human resources, executive, legal, audit and review, and internal and external communications.
• Multi-modal Safety • Aviation Safety • Marine Safety • Rail Safety • Transport Dangerous Goods • Road Safety • Research and Development • Security and Emergency Preparedness • Aircraft Services	• Corporate Services • Corporate Management
$277,424 K 2,846 FTEs	$93,045 K 698 FTEs

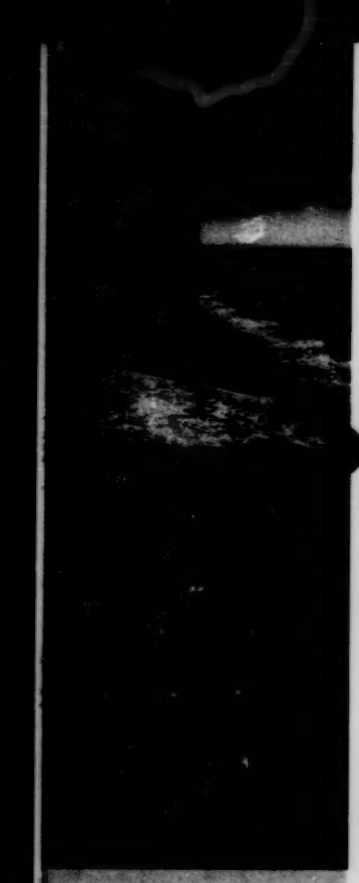
1.6 Departmental Structure

Transport Canada's activities and services are carried out by approximately 4,200 people working across Canada. At its headquarters, four Assistant Deputy Ministers of Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, and Corporate Services report to the Deputy Minister and are responsible for providing functional leadership to the regional offices. Five Regional Directors General in the Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, and Pacific regions also report directly to the Deputy Minister and are responsible



for the daily operations of the business lines and for service delivery within their regions. They also operate 70 Transport Canada Centers in diverse sites across the country; these were established to ensure that services are delivered as close as possible to clients and stakeholders. The following chart summarizes the business lines' responsibilities, service lines, and 2001–2002 planned spending levels and full-time equivalents (FTEs), as reflected in the *2001–2002 Report on Plans and Priorities*.





2.0 What We've Achieved

Over the past few years, Transport Canada has reached many milestones, as described below.

2.1 Modernizing our Regulatory and Safety Regime

The department continued the overhaul of its legislative regime, including amendments to the *Canada Shipping Act, Railway Safety Act, Motor Vehicle Transport Act,* and new marine security regulations. Numerous revisions were also made to regulations governing Canada's aviation, surface and marine modes, and to those involving the transportation of dangerous goods. Central to meeting its safety responsibilities has been the department's ongoing implementation of results-focused strategic planning initiatives, e.g., Road Safety Vision 2001, Flight 2005, Rail Safety Direction 2006, as part of the implementation of the Safety and Security Strategic Plan framework. The strategic initiatives are designed to build a strong safety culture, where safety is recognized by our stakeholders as a shared responsibility. The adoption of a systematic approach to safety risk assessment and management also forms an essential part of our strategies.

2.2 Developing and Implementing Comprehensive Policies and Programs

The department has developed and implemented numerous wide-reaching policies and programs to give Canada's transportation industry the framework it needs to effectively compete and adapt to changes in domestic and international economies. We have included much in this regard, such as:

- restructuring the Canadian airline industry;
- reforming the grain handling and transportation system;
- developing and implementing the *Canada Marine Act;*
- infusing funds to revitalize VIA Rail;
- drafting the *Marine Liability Act;*
- developing new international policies for air cargo and charter services;
- earmarking in the Budget of new funds for highways and system integration initiatives;
- commencing of a major review of federal transportation legislation;
- announcing the initiation of the Toronto Waterfront Revitalization project;
- developing an Intelligent Transportation System (ITS) Plan for Canada; and
- organizing the Millennium Transportation Conference.

These initiatives have all been aimed at improving the efficiency of the transportation system and contributing to Canada's economic growth and social development.

2.3 Sustainable Development

Transport Canada's Sustainable Development Strategy 2001–2003, which was tabled in Parliament in February 2001, reinforces its commitment to sustainable transportation. The strategy was developed on the basis of extensive consultations and builds on the successes of the department's 1997 Sustainable Development Strategy.

The department played a key role at the Transportation Table on Climate Change, part of a major federal-provincial initiative to develop an implementation strategy to meet the targets to reduce greenhouse gas emissions announced in the Kyoto Protocol.

Transport Canada co-chaired and provided the secretariat for the Transportation Table, which completed the Options Paper in November 1999 and assessed over 100 potential measures to reduce emissions from transportation. The results of the Table's work fed into the Government of Canada's *Action Plan 2000 on Climate Change* and the first business plan of the National Implementation Strategy announced in October 2000. The department also launched its Moving on Sustainable Transportation Program (MOST) to support innovative projects in sustainable transportation.

2.4 Divestiture/Commercialization

The department developed new and more effective ways of operating key components of the transportation system. Under the National Airports Policy and the National Marine Policy, the department continues to transfer operational control of most of its airports and ports to not-for-profit organizations, provincial and local governments, community interests, private businesses or other interests, with the goal of operating these facilities in accordance with local needs as well as established business principles.

The department has made good progress with respect to airport transfers. As at the end of December 2000, 117 of 136 of the airports originally owned, operated or subsidized by Transport Canada had been transferred — a completion rate of 86 per cent. On the ports side, 382 of 549 port sites — 70 per cent — had been transferred, demolished or had their public harbour status terminated at the end of December.

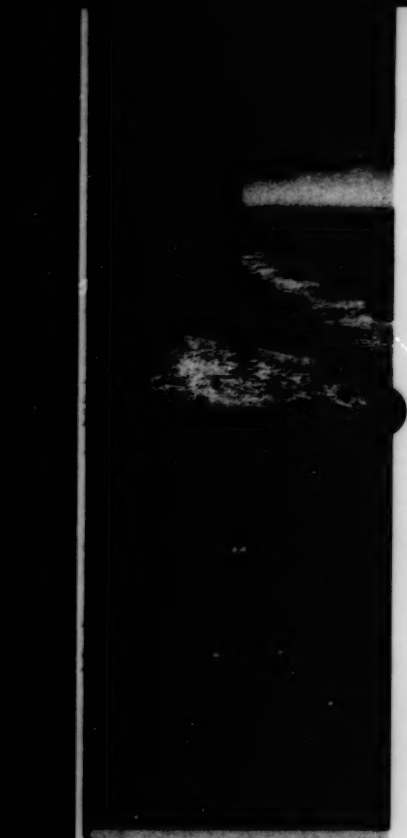
2.5 International Presence

Transport Canada continued to seek out and maintain good working relationships with Canada's international trade partners. For instance, the department co-sponsored the 1999 6th World Congress on ITS in Toronto, and participated actively in the XXIst World Road Congress in Kuala Lumpur. We were also actively involved in port state control and monitoring the transportation of dangerous goods, and we continued to share our transportation expertise in such countries as Guyana, Jamaica, Chile, Vietnam, Poland, Ireland, South Africa and Turkey.

Transport Canada represents the country in numerous specialized fora, such as the International Civil Aviation Organization, International Marine Organization, the UN World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations, NAFTA committees and sub-committees, and the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). It is also managing some 70 bilateral air agreements with foreign countries. As an example, the department represents Canada on the Bureau of Maritime Transport Committee of the OECD, and plays a very active role in the APEC Transportation Working Group, the Organization of American States–Inter-American Committee of Ports, and the Western Hemispheric Transportation initiative. Participation in these numerous organizations has led — and will continue to lead — to the harmonization of transportation rules, standards and regulations to facilitate trade while maintaining high levels of safety.

2.6 Conclusion

Transport Canada has been very successful in addressing the department's mission of developing and administering policies, regulations and programs for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system for Canada. We will continue to be responsive to our environment and the needs of our stakeholders and clients and we remain committed to our ambitious and wide-reaching vision of the best transportation system for Canada and Canadians.



3.0 Future Directions

3.1 Departmental Planning Context

Driven by the trade and knowledge-based sectors, the Canadian economy has experienced consistent growth in recent years which, in conjunction with a stringent expenditure restraint program, has allowed the Government of Canada to eliminate the federal deficit. The surplus over the next five fiscal years has essentially been allocated to high priority areas — health care, tax cuts, children, the knowledge-based economy, the environment, education, and reduction of the national debt. Recently, concerns have been raised about the impact of the U.S. economic slowdown on Canada, and it is expected that fiscal prudence will continue for the foreseeable future. The federal government's focus now will be on the reallocation of existing resources for funding new programs.

Population growth rates are projected at under one per cent over the next five years. Overall, Canada will become older, more urbanized, and more ethnically diverse. The outlook for the transportation industry, which supports trade, is increasingly global, and our domestic and international agendas are becoming increasingly intertwined.

Transport Canada is on the verge of completing a fundamental transformation of the transportation sector, including deregulation and competitive enhancements, privatization, divestiture of assets and services, and subsidy reduction and elimination. These efforts have resulted in a range of transportation services being delivered under commercial terms by private or quasi-private entities operating at arms-length from government. These reforms have, on the whole, delivered positive results.

Looking ahead, the review of the *Canada Transportation Act* and the follow-up to the Millennium Transportation Conference will provide an opportunity for a broad examination of transportation policies and key challenges facing the transportation sector in the years to come; it will allow the government to define strategic, integrated and fiscally responsible directions for the future. Rail competition, congestion, environmental pressures, the need for innovation, and urban mobility are expected to be among the key focuses of these efforts. With respect to the last issue, the 2001 Speech from the Throne indicated that the federal government will cooperate with provincial and municipal partners to help improve public transit infrastructure, and the department will need to position itself to address this government priority.

3.2 Performance Framework

Transport Canada's performance will be established, measured and reported using three distinct levels of results. Each level builds on the previous one, beginning with operational and management activities, leading to behavioural changes and, finally, to ultimate outcomes/key results.

1. Operational and management results — are generated through departmental processes, resources and activities; these are factors over which the department has direct control.

2. Behavioural changes — relate to the department's impact on the behaviour of target groups. The focus of the performance is on influencing desired changes in the behaviour of key players in the transportation system; changes in behaviour are expected to lead to an improved state.

3. Ultimate outcomes — are the key results that reflect the department's contribution to, and effect on, the state of transportation in Canada. These results can only be indirectly influenced by the department because there are many other contributing factors and players involved in achieving these outcomes.

The departmental initiatives discussed in this plan are presented together with their key results. For additional performance information related to the initiatives, refer to the department's 2001–2002 *Report on Plans and Priorities*.

3.3 Departmental Priorities

In October 2000, based on an assessment of the department's current situation, Transport Canada's management team confirmed the following six departmental priorities for the coming years:

- *Maintain and enhance the safety regime*
- *Foster competitiveness in a global economy*
- *Support infrastructure development*
- *Advance sustainable transportation*
- *Facilitate transition to the knowledge-based economy*
- *Complete the divestiture programs*

The 2000–2003 Business Plan referred to a seventh departmental priority — recruiting, retaining and developing human resources — which is now being addressed in the context of Workforce Renewal in the Management Agenda section (see page 30).

The following pages describe the departmental priorities and the key initiatives being carried out in support of these priorities. It must be noted that each key initiative is listed under its most relevant departmental priority, although in some cases the initiative may support multiple priorities. In addition, these initiatives are the activities being undertaken to respond to our changing environment and do not necessarily reflect all of our core activities. An overview of the departmental priorities and associated initiatives is presented in Appendix A on page 35.

3.3.1 Maintain and enhance the safety regime

The public continues to demand a transportation sector that is among the safest in the world. Safety is affected by factors such as the growth of the transportation sector, rapid technology developments in the industry, and demographic trends. There will be continuing pressures to manage the safety risks, real or perceived, in a more integrated and systematic manner. In addition, globalization means that we must be prepared to work effectively with the international community, in international fora, global partnerships and collaborative undertakings, to increase the convergence and international harmonization of transportation rules, standards, and regulations amongst countries while not compromising our high safety standards.

Compounding these factors, Transport Canada is facing an aging inspection workforce in all modes, as well as recruitment and retention challenges. To this end, the department is exploring more flexible ways of hiring, and is addressing training needs and exploring alternative service models in the face of continuing shortages. Monitoring the transportation industry to ensure the continued fulfillment of safety obligations that have been granted to industry (i.e., self-inspection, safety management systems) will continue to be one of the department's key priorities. While past efforts focused on large transportation operators, departmental interventions increasingly involve small operators and environmental issues.

Transport Canada will have to monitor the performance of regulations and determine what, if any, alternatives may be needed.

A major challenge in the coming years will be to fully flesh out the evolving role of the department in terms of safety oversight where the department is no longer owner or operator. Many functions previously performed by the department have been devolved to outside entities (e.g., the Motor Vehicle Test Centre, Canadian Coast Guard, NAV CANADA, the Air Transport Security Corporation, and airports and ports). Ongoing challenges include strengthening our cooperative relationships to promote a widespread and viable safety culture while maintaining public confidence in the safety of transportation operations performed by these devolved entities.

While technological advances will continue to provide benefits for the efficiency of the national transportation system (e.g., Intelligent Transportation Systems), several challenges have arisen in terms of both the pace of change and our ability to respond with the appropriate regulatory framework. Some examples include the interaction of small, light, environmentally friendly vehicles with heavier vehicles, and the impact of new in-vehicle technologies and services on safety (e.g., driver concentration, control of vehicle problems). With increased understanding of advanced technologies, Transport Canada can encourage technological developments and improvements that enhance, rather than adversely affect, safety.

The continued development and administration of policies, regulations and services which maintain a high level of safety and security involves not only the department and its personnel, but also the people that we regulate and the traveling public. The department will be challenged to find new ways to ensure high safety standards, instill a safety culture in the transportation sector, consider further delegation of responsibilities, and focus resources on the greatest risk abatement.

Regulatory Reform

Within the federal government, Transport Canada is one of the most active regulators; the department is involved in 53 acts with primary or shared responsibility. There are over 600 related regulations with thousands of sections and numerous incorporated documents. The majority of these instruments are administered by the Safety and Security business line, which will continue to modernize them (e.g., the *Canada Shipping Act* and associated regulatory instruments, the *Aeronautics Act*, the *Motor Vehicle Safety Act*), simplify the structure and language (e.g., "plain language" Transportation of Dangerous Goods Regulations), and develop administrative-based enforcement tools and proactive conflict management and dispute resolution mechanisms (e.g., proposed Transportation Appeal Tribunal of Canada Act).

Over the next few years most of our legislation will have been modernized and our challenge will be to ensure that we continue to have effective safety regulations. In our leaner and reorganized structure, the focus on results, a systematic and integrated approach to risk management, and a shared responsibility for safety are key characteristics of reform. The regulatees are given greater responsibility for operating in a safe manner (e.g., implementation of rail safety management systems (SMS), marine delegated inspections for international SMS, and the development of civil aviation SMS), while our responsibilities shift toward auditing/performance monitoring, supported by the appropriate compliance and enforcement tools. Our legislative initiatives have been developed in partnership with the provinces and other stakeholders and are consistent with our strategies for building a strong safety culture.

Key result: Consistent and high standards of safety and security and international competitiveness through harmonization.

Safety Management Systems

Safety management systems (SMS) promote a safety culture within industry by providing a means for industry to integrate safety into their day-to-day operations. Through SMS, companies can manage safety proactively, ensuring that safety is given management time and corporate resources and is subject to performance measurement and monitoring. We anticipate that increased management attention to safety — coupled with an enhanced safety culture within the industry — will reduce public and employee fatalities and injuries, reduce property damage resulting from accidents, and reduce the impact of accidents on the environment. SMS will also enable industry to demonstrate in a concrete and visible manner its commitment to the safety of employees, customers and the public, and will help industry comply with regulatory requirements. SMS will better enable the department to provide to the public a level of assurance of the state of safety in Canada.

Key result: Implementation by stakeholders of SMS to improve safety practices and foster a strong safety culture leading to a reduction of risks of accidents and fatal accidents.

Effective Intervention — Inspection and Monitoring Program

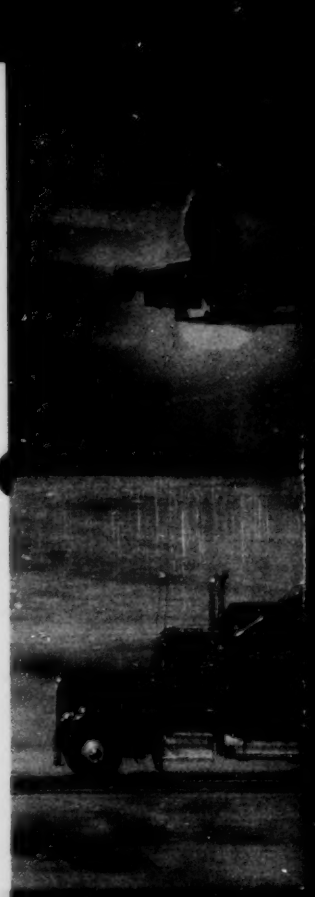
There are approximately 1,400 inspectors within the Safety and Security business line, representing nearly 50 per cent of its workforce. The inspection function is critical to the delivery of Transport Canada's mandate to foster industry compliance with regulatory instruments. To this end, the department also partners with other jurisdictions, delegates inspections to extend its capacity and continues to explore and promote the most appropriate forms of intervention to achieve compliance. For example, the department is moving from an exclusively hands-on, transaction-based compliance and enforcement approach to one of performance monitoring, audit and consultation. This will allow the inspectors to assist the transportation industry in finding better ways to comply with regulations and build a strong safety culture.

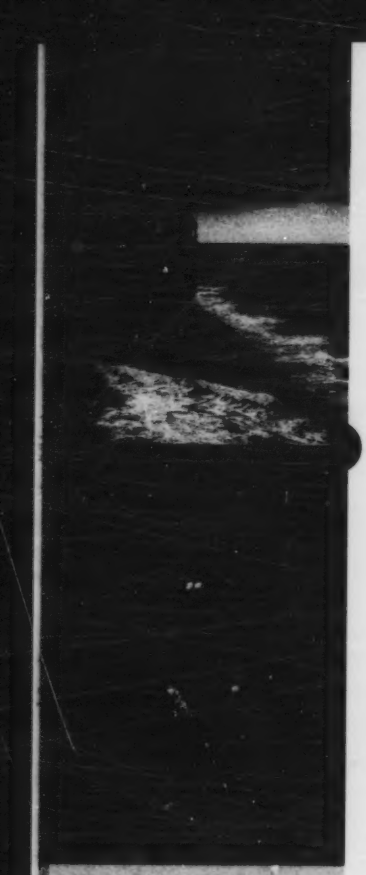
Key result: Reduction of risks and subsequent reduction in the number of accidents and fatalities and public confidence in the safety and security of the transportation system.

Road Safety Vision 2001/2010

Road Safety Vision 2001 is a national effort aimed at making Canada's roads the safest in the world. As road collisions continue to account for more than 90 per cent of all transportation-related deaths, this initiative and its objectives will be extended to 2010. Vision 2010, like Vision 2001 which was implemented in 1996, is supported by all levels of government and by key public and private sector stakeholders. We have the know-how to reduce road fatalities substantially, but we need to do more if we are to keep pace with road safety progress in other developed countries.

Key result: A targeted 30 per cent reduction in road collisions and fatalities by the year 2010.





Rail Safety Direction 2006

Railway crossing and trespassing occurrences continue to represent a significant risk to both the public and the railways. Through funded and partnership programs, Transport Canada is striving to improve the public safety at rail crossings and railway property. Through the Rail Safety Direction 2006 initiative, Transport Canada wants to reduce grade crossing collisions and trespassing incidents by 50 per cent by the year 2006 (over 1995 figures). The initiative focuses on seven key areas (education, enforcement, engineering, research, legislative framework, resources, and communications) and on specific audiences (youth, Aboriginal communities, farmers, high risk drivers) and works through a partnership among all levels of government, railway companies, public safety organizations, police services, unions and community groups. The department also provides financial incentives, through the Grade Crossing Improvement Program and Operation Lifesaver, to railways and road authorities.

Key result: A targeted 50 per cent reduction in the number of highway/railway grade crossing collisions and trespassing incidents on railway property by 2006.

Civil Aviation Flight 2005

In 1999, Transport Canada introduced its safety framework for civil aviation, Flight 2005, which established safety targets that will take the Canadian aviation industry to a new level of safety and achieve a high level of public confidence in civil aviation in Canada. The framework describes the safety directions for the next five years; many individual projects arising from this framework are being tracked through a complementary implementation plan. Two of the more significant areas to be addressed are the implementation of the safety management concept into aviation companies, and the mitigation of behavioural and organizational situations that contribute to human errors in the aviation industry. Other areas include building capacity for safety data, focusing resources on areas of highest risk, strengthening co-operative relationships and partnerships, and proactively communicating with targeted audiences. With the cooperation and acceptance of industry stakeholders, the department is taking a proactive approach to address these and other safety issues through a combination of safety promotion, awareness training, and regulatory activity.

Key result: Continued improvement on the high level of safety in Canada, moving toward the 2005 target of a 25 per cent reduction in the five-year average number of aviation accidents and fatal accidents, and high level of public confidence in our civil aviation program, moving toward the 2005 target that 90 per cent of respondents in public opinion research will say that air travel is safe or very safe.

Safety Oversight of the Air Canada–Canadian Airlines Merger

As a result of the Air Canada–Canadian Airlines merger (including Air BC, Air Ontario, Air Nova and Canadian Regional Airlines), Transport Canada is providing the necessary regulatory oversight for a safe transition to the new structure and ultimately to increase public confidence in civil aviation. The department will provide regulatory oversight of the existing companies, certify the merged companies, and conduct post-integration audits.

Key result: Moving toward meeting the Flight 2005 safety target of a 40 per cent reduction in the five-year average number of major airline accidents.

Security at Canadian Airports

Transport Canada is developing the regulatory framework for a Canadian explosives detection system (EDS), which involves the screening of passengers and their belongings for explosives on flights leaving Canada. EDS implementation must be responsive to Canadian security needs at the required airports and traffic levels. Transport Canada is working with the Canadian aviation industry to develop a policy framework which will govern industry implementation. Funding in the amount of $10 million for aspects of this project was announced in the 2000 Budget.

The Transport Canada Automated Fingerprint Identification System (TCAFIS) is aimed at enhancing the quality, effectiveness and efficiency of airport security by modernizing the manner in which security clearances are processed. In a joint effort with the RCMP, Transport Canada will invest approximately $5.8 million to revise and update its security clearance system by spring 2002 to meet the growing demand for airport personnel clearance actions.

Key result: Enhanced aviation security for international flights, and reduced accidents and security incidents that may otherwise result from unlawful interference.

Small Vessel Monitoring and Inspection Program

This Marine Safety program is aimed at reducing small vessel accidents (vessels under 15 tons with fewer than 12 passengers) by ensuring that vessels are operating safely and in compliance with applicable regulations. A "spot check" monitoring program — as opposed to annual inspections — is considered to be the most effective strategy to verify that the proper safety equipment (e.g., fire-fighting and lifesaving equipment) is on board at all times and that operators address safety issues year-round.

Key result: A reduction in small passenger vessel accidents and incidents.

Canadian Certificate of Competency

As a result of concerns raised at the International Maritime Organization (IMO) convention on counterfeit and fraudulent use of certificates, there is a new international requirement, under the Standard on Training, Certification and Watchkeeping (STCW), to register, record and produce a new digitized Canadian Certificate of Competency for ships' deck and engineer officers. Transport Canada is the certifying body responsible for Canada's approval of the new STCW through IMO. The issuance of the new certificates will cost approximately $1 million over the next two years.

Key result: Enhanced security, and a reduction in marine accidents and incidents that may otherwise result from possible fraudulent duplication/unlawful interference.

Data Management Framework

Reliable data is essential to monitor the health of the transportation system. This multi-modal framework will enable the Safety and Security business line to more effectively manage its data assets and will lead to improved quality and integrity of shared data as well as an improved decision-making process based on sound and reliable information. It will include capabilities for trend analysis, risk assessment and performance measurement. The project includes the involvement of external stakeholders.

Key result: Improved management decision-making based on sound and reliable information.

3.3.2 Foster competitiveness in a global economy

World trade, fueled by international agreements such as the FTA, NAFTA and the WTO, continues to grow vigorously, outpacing domestic trade growth. Being a derived demand, transportation has followed a similar pattern and the international activities of transport companies (truck, rail, air and marine) are leading their growth. The outlook of the transportation industry, which is integrally connected to the trade function, is becoming increasingly global; industry players are larger, a growing share of their revenues are earned abroad, they define themselves as global or North American players, and they are merging or partnering with foreign carriers. As a result of globalization, our national market frameworks and regulatory regimes are being debated and negotiated both internationally and regionally. It is clear that Transport Canada's domestic and international agendas are becoming increasingly intertwined. Canada has some influence on but cannot control the world's direction and our national responses to these pressures will dominate the domestic policy agenda.

Canada needs to be competitive in the global economy. Several departmental initiatives over the past few years have been aimed at increasing competition. For example, the deregulation of the trucking industry and domestic air industry, the relaxation of economic regulations for the rail industry, the signing of liberal agreements with key trading partners, and international policies for air cargo and charter services have contributed to making the Canadian transport system more competitive. Our policies of deregulation and subsidy reduction have contributed to improved system performance. On an annual basis, changes in transport productivity level from 1981 to 1997 are worth $9.5 billion. Because of the intense competition brought about by deregulation, most of these gains ($8.1 billion), have been transferred to consumers and shippers in the form of lower prices.

Transport Canada has the mandate to set technical safety and environmental standards for all modes under federal jurisdiction. International air and maritime technical standards are governed through international conventions established by the International Maritime Organization (IMO) and the International Civil Aviation Authority (ICAO). With respect to the development of international motor vehicle regulations, the department was instrumental in drafting the United Nations Global Agreement on Technical Regulations for safety and environmental performance of road vehicles, becoming its second signatory. Transport Canada is working with other nations to prepare global technical regulations under the agreement, and plans to incorporate them in its own regulations to improve regulatory efficiency and harmonization. The department is reviewing the *Motor Vehicle Transport Act* with a view to finding ways to increase the harmonization of Canadian and international vehicle regulations, thereby facilitating greater competitiveness of Canadian manufacturers. Nationally, the department continues to work with provinces/territories and the motor carrier industry to increase consistent application of the National Safety Code.

Overall, there are three key challenges which the department must continue to manage:

(1) fostering collaborative undertakings aimed at harmonizing or partnering in transportation-related areas of shared jurisdiction with the provinces, territories and municipalities (e.g., the National Safety Code for bus and truck safety, railway short lines);

(2) participating in deliberations with the United States and internationally in harmonization efforts (e.g., international standards) with the aim of increasing harmonization without compromising our high safety standards; and

(3) monitoring the potential impact of international and US/Canada agreements (e.g., NAFTA, GATTs, TBTA) on domestic transportation regulations.

International Trade Negotiations

The Government of Canada is currently involved in several trade negotiations that could result in the creation of legally binding obligations, in addition to those already in existence, under the North American Free Trade Agreement and the World Trade Organization (WTO). These include WTO services negotiations, the Free Trade Area of the Americas and several bilateral trade initiatives (e.g., Costa Rica, Singapore, Central America). Active participation by the department ensures the provision of effective sectoral advice, preservation of flexibility in trade rules to ensure that our pursuit of the department's mandate and objectives is unconstrained, and enhancement of export opportunities for the Canadian transportation industry.

Key result: Support Canada's overall approach to trade and its important contribution to the strengthening of Canada's economy.

Study on North American Modal Integration

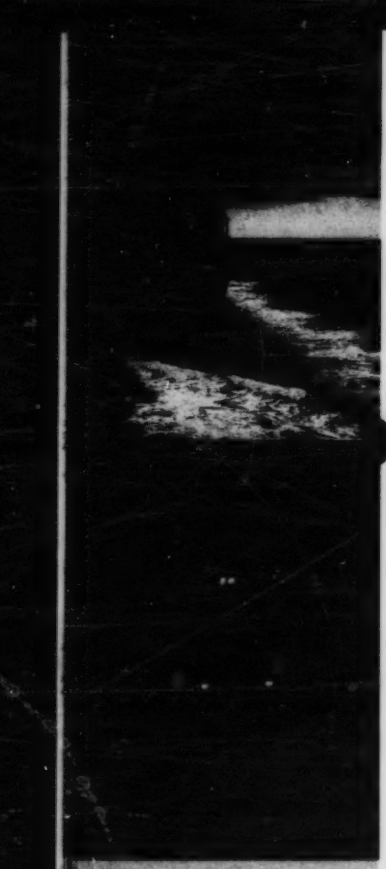
Transport Canada will undertake a comprehensive overview of major North American freight transportation systems and how they compete with and complement each other. The overview will cover all modern facilities and associated services. The factors and developments driving the use of individual systems will be identified. Changes due to the evaluation of the global supply chain, and the expected impact upon the competitiveness of Canadian transportation systems, will be highlighted.

Key result: Contribute to the determination of how North American freight transportation systems compete with, and complement each other, by identifying factors that lead to a competitive and integrated transportation system.

Review of the *Canada Transportation Act*

The *Canada Transportation Act* (CTA) requires the Minister of Transport to conduct a comprehensive review of the act and any other pertaining legislation under the Minister's responsibility. The review will assess whether the act and related legislation provide Canadians with an effective, efficient, flexible and affordable and accessible transportation system. The review may also recommend amendments to the national transportation policy and to the legislation where necessary to support those objectives. A panel was appointed by the Minister of Transport to conduct the review between July 2000 and June 2001, where upon completion of the review report, the Minister will formally respond to the Panel's recommendations and outline, among other things, the government's perspective on future challenges confronting Canadian transportation and possible solutions.

Key result: Contribute to an efficient, effective, flexible, affordable and accessible transportation system by recommending necessary legislative amendments and initiatives through the CTA review process.



International Air Policy Review

A review of Canada's international air policy is underway, with a view to further liberalization. Policy measures to make international scheduled air markets more open to competitive forces and to create opportunities for market expansion for Canadian-based carriers will be considered. This policy provides a framework for some 70 bilateral agreements between Canada and foreign partners and indicates how service rights should be allocated among Canadian carriers.

Key result: Contribute to a more competitive international air market through policy changes to reduce regulation and create more effective international air services for Canadians and new opportunities for Canadian air carriers and airport authorities.

Airline Industry Restructuring and Monitoring

In July 2000, legislation was passed to ensure an orderly restructuring of Canada's airline industry, with the least possible disruption to communities, the traveling public and airline employees. In addition to the safety and linguistic tenets, the legislation flowed from five basic principles: protection from price gouging; protection of service to small communities; the fair treatment of employees; the fostering of competition; and the maintenance of Canadian ownership and control. The legislation includes measures respecting major airline mergers and acquisitions, revised exit notice provisions, expanded oversight of domestic prices, new powers in the area of anti-competitive behaviour by airlines and clarified responsibility for Air Canada to ensure the provision of services to the public in both official languages. In terms of the airline industry, domestic issues will continue to focus on consumer choice and protection, service to small communities, and adequate access to airport infrastructure by new entrants.

Key result: Contribute to a competitive airline industry that provides an acceptable service level to all points in Canada at fair prices and is capable of competing globally, by ensuring that the objectives of recent legislation are met.

Development of a Great Lakes/Seaway Strategy

In response to the marine industry's document, *The Great Lakes St. Lawrence Waterway: A 20/20 Vision for the Future*, the department is developing, in conjunction with the Canadian Coast Guard and other stakeholders, a domestic marine strategy focused on the Great Lakes/Seaway system. It will include an assessment of the current domestic marine policy, the concerns of all stakeholders, and a review of all measures and options that may be available to strengthen the competitive position of this major marine infrastructure system.

Key result: Contribute to a safe, efficient, competitive and environmentally responsible domestic shipping industry by assessing current domestic marine policy and reviewing possible measures and options.

Monitor Grain Transportation Reform

In May 2000, the federal government announced major changes to grain transportation and handling policies. These included the introduction and gradual expansion of tendering for Canadian Wheat Board shipments, replacing the maximum grain rate scale with a cap on railways' annual grain revenues, improving branch line rationalization and the final offer arbitration provisions of the *Canada Transportation Act*, a five-year, $175 million

transitional funding program for prairie grain roads, and a mechanism for continuous monitoring of the impact of the reforms on the overall performance of the grain handling and transportation system. The department is now designing a program for monitoring the system and will engage an independent monitor to report on system performance. This will lead to the availability of information that will allow us to analyze the efficiency, effectiveness and accountability of the system, correct problems, and identify opportunities for improvements.

Key result: Contribute to a more commercial, efficient and accountable grain transportation and handling system that will better serve the needs of producers, shippers and customers of Canadian prairie grain, by monitoring and assessing the effectiveness of recent reform.

3.3.3 Support infrastructure development

High quality transportation infrastructure is key to our competitiveness, attracting foreign investments, respecting the environment and our quality of life. Unprecedented demand placed on key corridors and international gateways, congestion in our major urban areas, and the maintenance of infrastructure in rural and remote areas require attention to sustain our economic growth and quality of life. The fundamental issue in addressing these challenges in surface transportation is the identification of a sustainable source of financing, including through public-private partnership, while maintaining a level playing field and furthering environmental sustainability. Surface infrastructure is critical to the country's economic health and the safety of Canadians, with more than 40 per cent of our Gross Domestic Product, and one in three jobs, depending on trade. In February 2000, $600 million was announced in the Federal Budget for a strategic highway infrastructure program.

In the other modes of transportation, the entities resulting from our reforms (ports, airports, St. Lawrence Seaway, air navigation system) will require careful oversight and stewardship to protect the broader public interest. The governance regime of these entities and their accountability to the public are fundamental public interest issues. Finding the right balance between the need for autonomy, which has to be granted to these entities so they can operate as commercial enterprises, and the need for adequate protection of the broader public interest will always be a delicate issue. In short, we continually need to fine-tune our approach to ensure that natural or quasi-natural monopolies perform in a way that is consistent with the broader public interest.

The decisions with respect to infrastructure at the policy, program and project level are also increasingly scrutinized and challenged from a sustainable development perspective and therefore need to display proper balance between a broad range of economic, social and environmental considerations.

Toronto Waterfront Revitalization

In the fall of 2000, the federal government committed $500 million to fund the first phase of the Toronto Waterfront Revitalization project in support of Toronto's bid to host the 2008 Olympic and Paralympic games. The federal government, the Province of Ontario and the City of Toronto are equal partners in this project and have established an Intergovernmental Steering Committee of senior representatives from each government, including Transport Canada as the lead federal department. The committee is undertaking the work required in the short term, such as identifying and coordinating studies and projects to support the first phase of the waterfront redevelopment and demonstrate

support for Toronto's Olympic bid, and establishing a long-term corporation to manage joint projects.

Key result: Contribute to the revitalization of the Toronto waterfront and support the City of Toronto's bid to host the 2008 Olympic and Paralympic games by maximizing the efforts of the governments involved and managing the federal government's contribution.

Airport Policy Framework

An effective and efficient network of airports in Canada is a key to the country's prosperity. Over the past few years, the department reviewed the performance of the first four Local Airport Authorities (LAA). Based on the results of that review, revisions to the airport policy framework are being considered to address the demands of stakeholders and to clarify the governance and transparency regime of the National Airport System (NAS) airports.

Key result: Contribute to an efficient, effective, flexible and affordable network of national airports, and support the competitiveness of the air sector through the development of legislation.

Airport Rent Policy Review

Industry stakeholders have criticized the government about the lack of a policy basis for Crown rent at NAS airports leased to airport authorities. In contrast, the Auditor General criticized Transport Canada for failing to determine the fair market value for airport assets and business opportunities being transferred. A rent policy review will be considered, including timing and parameters.

Key result: Contribute to an efficient, effective, flexible and affordable air transportation system by assessing the requirement to conduct a rent review.

NAS Airports Lease Administration

Transport Canada is continuing to strengthen its existing landlord role with respect to administering the leases with airport authorities — 18 to date — for the operation of NAS airports. The department is implementing a more rigorous lease monitoring program and developing tools to ensure a national treatment of the leases while taking into account the specific terms and conditions of each lease. The importance of the landlord role was highlighted in the LAA Lease Review and confirmed by the Office of the Auditor General.

Key result: Effective administration of airport leases.

Highway Contribution Agreements

Highways support the bulk of our trade activity, with 75 per cent of all freight shipments (by value) moved by trucks. Highways also support 90 per cent of all inter-city travel. Although highway matters in Canada are a provincial responsibility, the department's role is to work closely with its partners to ensure that the mobility of persons and goods across Canada continues to be supported and that the economy is enhanced by the transportation system. Transport Canada participates in a series of federal and provincial cost-shared funding agreements to preserve and improve the efficiency and safety of the existing highway system. The initiative involves the negotiation and implementation of

the new federal-provincial highway contribution agreements as part of the government's new infrastructure program.

Key result: Contribute to a safe, efficient and effective surface transportation infrastructure, based on sustainable development principles, that promotes inter-provincial and international trade, meets the needs of Canadians, and is responsive to commercial and personal traffic.

Constitutional and Subsidized Ferry Programs

The department is responsible for the integrity of the constitutional ferry service linking Newfoundland to the rest of Canada. To this end, Transport Canada provides an annual appropriation of approximately $38 million to Marine Atlantic Inc. Commercialized services in other maritime regions receive operating subsidies and also use federal assets such as the terminal sites and vessels. In addition, as part of the divestiture of federal responsibility for ferry services to British Columbia, B.C. Ferries receives an annual grant, which increases each year by the Vancouver Cost of Living Index.

Key result: Contribute to safe, efficient and economic ferry services that will meet demand and fulfill constitutional and remote community obligations by providing direct and indirect financial support.

Canada Port Authorities

As part of the government's initiative to rationalize the Canadian marine transportation system, Transport Canada continues to work on establishing and monitoring Canada Port Authorities (CPAs), the network of independently-managed major ports. This initiative was developed to ultimately reduce the burden on the Canadian taxpayer and to create a more efficient marine transportation system.

Key result: Contribute to a competitive, efficient and commercially oriented, locally responsive ports system through the establishment of CPAs that are financially self-sufficient with local or regional management that takes into account user and community input.

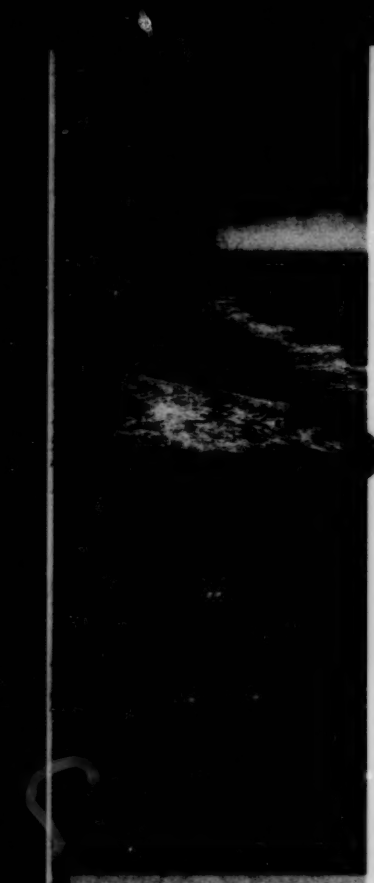
VIA Rail Revitalization

The federal government announced that VIA Rail would receive increased capital funding of $401.9 million over five years. These funds are to be used to renew the capital base and to position VIA to handle new traffic growth. The corporation is developing a long-term capital plan as part of its overall corporate plan, with a current emphasis on replacing rolling stock as quickly as possible. Transport Canada will ensure that these new funds are spent in accordance with government direction.

Key result: Contribute to a safe, efficient and accessible national passenger rail system by providing assurance that government directions and appropriations to VIA are being met.

Air-Rail Link between Toronto's Union Station and Pearson International Airport

The redevelopment of Pearson International Airport provides a unique opportunity to provide improved mass transit for the Greater Toronto Area. The Minister of Transport has identified a dedicated, fast rail connection between Union Station and Pearson International Airport as a key transportation priority. Such a service is expected to provide



safe and accessible access for passengers travelling to and from the airport. The service is also expected to complement existing commuter and inter-city passenger rail services and provide seamless connections with other transportation modes.

The department is proceeding with the development and release of an expression of interest (EOI) seeking bidders interested in the financing, building and operation of a dedicated rail service between Toronto's Union Station and Pearson International Airport. Future action will depend on the success of the EOI process, which will be available in the summer of 2001.

Key result: Contribute to improving mobility, reducing congestion, and fostering environmental sustainability in the Greater Toronto area by gauging private sector interest in the establishment of an inter-modal link.

Urban Strategy

The continued urbanization of Canada is putting pressures on urban mobility, with significant economic, environmental and safety implications. We have more cars that are driven longer distances, a road network that cannot meet the demand, a public transit system moving fewer Canadians, rising greenhouse gas emissions, and air quality warnings that are now common in Canadian cities during the summer months, with attendant health impacts and costs. Taken together, these long-term trends are not healthy. In the 2001 Speech from the Throne, the federal government indicated that it will cooperate with its provincial and municipal partners toward improving Canada's public transit infrastructure. In this context, the department will be exploring the various options available to address congestion in urban centers.

Key result: Contribute to improving urban mobility and the government's objective of ensuring strong and secure communities by exploring various options to address congestion in urban centers.

Border Crossing Studies/Projects

Every day, more than 250,000 travelers and one billion dollars in goods cross the shared border between Canada and the United States. Canada exported $136 billion worth of goods by road in 1996, nearly all of which were destined for the U.S. and Mexico markets. The bulk of this trade transited through relatively few border crossing points. To effectively plan for continual increases in international traffic, the federal government will participate in several border crossing studies/projects to identify future demands. For example, the department is currently participating with the Province of Ontario and the United States in examining capacity problems at the Detroit–Windsor crossing.

Key result: Ensure that international border crossings at Canada's key ports of entry are safe, efficient and effective in handling the increasing commercial and personal traffic.

World Road Association

In September 1999, the Minister announced the formation of the Canadian National Committee of the World Road Association (CNC-PIARC). PIARC is an association of over 97 governments, with 2,000 members in more than 113 countries. It is the leading international forum for analysis and discussion of the full spectrum of transport issues relating to roads and road transport. The Canadian National Committee enables Transport Canada, and provincial and territorial governments to make known Canadian road

expertise. It also enables Canadian entrepreneurs to be very active in the organization and thus gain a higher profile for Canadian businesses worldwide.

Key result: The exchange of technical information that will contribute to a safe, efficient and effective surface transportation infrastructure that promotes international cooperation, a higher profile for Canadian businesses, and economic development.

Assets Management

The department plays a direct role in the monitoring of the Management Asset Agreement with the St. Lawrence Seaway (SLS) Management Corporation. This agreement is essential for both the day-to-day operation and the long-term planning of the Seaway, a vital trade corridor for Canada and the United States. A key initiative is the disposal of 177 surplus SLS properties to the Canada Lands Company. Assets management also includes administration of the Seaway agreements, the Confederation Bridge Agreement, and the Victoria Bridge Agreement. The department has an oversight role with respect to the following major bridges: Jacques-Cartier, Champlain, Seaway International, Thousand Islands, Sault Ste. Marie, Blue Water, and the Peace Bridge.

Key result: Contribute to a safe, efficient and effective surface transportation infrastructure, based on sustainable development principles, that promotes inter-provincial and international trade, meets the needs of Canadians, and is responsive to commercial and personal traffic.

3.3.4 Advance sustainable transportation

Sustainable development and climate change continue to be major public issues for the foreseeable future, and are two of the key challenges to be faced by the transportation sector on a global basis. Growth rates over the next 40 years are expected to result in 800 million more people owning cars. Based on current technology and usage habits, this will result in enormous strains on the world's environment. Transportation accounts for 25–50 per cent of key air pollutants that contribute to smog in urban centres.

Sustainable Development Strategy

The Sustainable Development Strategy (SDS) is our primary tool for promoting sustainable transportation within the department and within the transportation sector as a whole. Within the department, integrating sustainable development principles can be realized by incorporating environmental, social, and economic considerations into policy and program development; reflecting environmental considerations in safety and security operations (e.g., regulations); in our research and development; and by effectively communicating the concept of sustainable development to all departmental staff. Integrating sustainable development considerations within the transportation sector can be addressed through a number of activities, including education, promotion, awareness, capacity building, regulation, voluntary compliance, incentives, and sharing of best practices, which improve the understanding of sustainable transportation issues and actions.

In February 2001, Transport Canada tabled its second SDS; the strategy identifies seven strategic challenges and 29 commitments that will shape the transportation sector. The department's work in these areas, both alone and in partnership with other federal departments, levels of government, and stakeholders, will help foster a more sustainable transportation system — one that is safe, efficient and environmentally sound for Canada's present and future generations. Over the next three years, the department will implement its SDS and enhance its sustainable development management system, which is based on

the ISO 14001 model; the *Action Plan 2000 on Climate Change* (see next initiative) forms a major component of the strategy. A national advisory group will oversee SDS implementation, and specific commitments will involve cooperation with the provinces, territories, municipalities, and other key stakeholders in the transportation sector.

Key result: An environmentally sustainable transportation system for Canadians.

Air Quality and Climate Change

Transportation is the largest single contributor of greenhouse gas emissions in Canada, producing some 25 per cent of total emissions. Current forecasts are that, in the absence of any new policies or pricing changes, GHG emissions from transportation will exceed 1990 levels by 32 per cent in 2010, and by 53 per cent by 2020. While cars and trucks account for almost one-half of GHG emissions, reflecting the forecast pattern of economic growth, the three sources of emissions expected to grow most quickly between 1990 and 2020 are Canadian air carriers, trucking, and off-road uses. Similarly, transportation is a major contributor to smog, particularly in our urban centres.

The Kyoto Protocol, if ratified, will commit Canada to reducing its emissions by six per cent below 1990 levels between 2008 and 2012. In October 2000, the government announced the *Government of Canada Action Plan 2000 on Climate Change*, which outlined coordinated, sustained and informed action by governments, industry, interest groups and individual Canadians in all economic sectors. In cooperation with Natural Resources Canada, Transport Canada will guide the development and implementation of the transportation component of the plan, which addresses five areas — urban transportation, new vehicle fuel efficiency, fuel ethanol production/update, fuel cell vehicle refueling infrastructure, and freight transportation.

Key result: A reduction in greenhouse gas and other air emissions from the transportation sector, in support of Canada's national target and a reduction in the impact of air emissions from the transportation sector.

Environmental Remediation

Transport Canada is working to mitigate and, as much as possible, prevent environmental damage from transportation activities. One important activity is the conduct of environmental site assessments and the identification and management of contamination on property owned, or previously owned, by Transport Canada. If not properly managed, contaminated sites could lead to health and safety concerns and legal liabilities. The department works with interdepartmental working groups for a consistent federal approach to the management of contaminated sites. To this end, the department will develop, by 2001–2002, a contaminated sites management framework.

Key result: Prevention and mitigation of environmental damage from Transport Canada's activities.

Environmental Management System

To address our responsibility for environmental management of Transport Canada sites, which include airports, storage areas and office buildings, the department is working to implement an environmental management system (EMS) and promote the benefits of environmental best practices and standards within the transportation sector. The department's EMS was expanded in 1999 to include a broader scope of departmental

activities and operations. An internal awareness program will be developed by 2001–2002 to familiarize employees with a departmental Strategic Environmental Assessment Policy and enhance the department's capacity to undertake such assessments. Beginning in 2000–2001, the department will also meet six revised EMS targets that focus on its remaining operational responsibilities. Canada will implement an environmental monitoring program for all its properties to ensure compliance with regulations and to identify best practices and potential liabilities.

Key result: Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.

3.3.5 Facilitate transition to the knowledge-based economy

The transition to a knowledge-based economy is a key challenge in Canada. Governments and businesses are focusing on the use of emerging technologies, such as electronic commerce, the Internet, and Intelligent Transportation Systems (ITS), to streamline and replace paper-based processes. Citizens and businesses will increasingly rely on these technologies for improved access to government services and information.

Transport Canada must consider two aspects in this transition: how it interacts with the public in this new economy; and how the transportation sector responds to it. The department needs additional information on how the Canadian transportation sector is adapting to the transition to the knowledge-based economy. Our role in this area currently consists of safety regulation of transportation technologies, transportation innovations through research and development, and most recently the fostering of ITS and innovations.

Intelligent Transportation Systems

Intelligent Transportation Systems (ITS) are key to connecting transportation to the knowledge-based economy and critical tools for improving safety, operational efficiencies, productivity and environmental performance. ITS will help optimize existing capacity and integrate cross-modal and cross-jurisdictional transport operations. Transport Canada has developed, and is leading the implementation of, Canada's ITS Plan, which is aimed at promoting the development and deployment of ITS by and for all modes across urban and rural Canada. We are working with the Intelligent Transportation Systems Society of Canada, the provinces, territories and municipalities, other federal departments, academia, the private sector and the United States.

Key result: Contribute to improving traffic flows in congested corridors, reducing border congestion, and increasing productivity by undertaking various initiatives with public and private sector partners.

Government On-Line and Electronic Service Delivery

There is growing pressure to make government more accessible, responsive, and affordable through the provision of information and services via electronic medium. In the 1999 Speech from the Throne, the government announced that it wanted to be recognized worldwide as the government most connected to its citizens, with Canadians able to access all government information and services on-line. Advances in technology and delivery mechanisms, as well as the increasing number of Canadians going on-line, allow the government to provide more convenient access to information and services. More than 60 per cent of Canadians who look for government information do so via

the Internet. The Government On-Line (GOL) initiative embraces a vision of electronic service delivery that will offer Canadians the services they need at the right time, in the right place, and in a secure, convenient and accessible manner.

To respond to the government's GOL commitment to stakeholders and the public, Transport Canada must increase its capacity to provide information and services electronically and ensure that the provision of these services meets the needs of stakeholders and the public. By spring 2001, a GOL strategic plan will be in place to identify and prioritize the services that will be brought on-line. The department will introduce on-line capacity for these identified services and, by 2004, potentially 85 different services could be available electronically.

Key result: The timely and efficient provision of Transport Canada information and services to meet demands by stakeholders and the public.

Research and Development Program

Through the development and application of new technologies and operational innovations, Transport Canada's current research and development (R&D) program contributes to many departmental and federal strategic objectives, more broadly to the Canadian transportation sector. The program provides direction for decision-making, and promotes improvements in such areas as modern safety management systems, sustainable transportation and climate change, and accessibility for the elderly and the disabled. The program is managed through the Transportation Development Centre and attracts many national and international partners.

The federal government has indicated that it wants Canada to have one of the most innovative economies in the world, and that a key element in getting there is to ensure that our R&D effort per capita is among the top five countries in the world. To achieve that objective, the government is pursuing a five-part plan that includes a doubling of the current federal investment in R&D by the year 2010. In this context, there is a need to reassess support to R&D in the transportation sector.

Key result: Improved knowledge base, new technologies, and better information for decisions leading to a reduction in transportation-related injuries and fatalities, a reduction in transportation-related pollutants and greenhouse gases, and a competitive, efficient, effective, and accessible transportation system.

3.3.6 Complete the divestiture programs

Under the 1994 National Airports Policy (NAP) all Transport Canada airports, except those designated as remote, are to be transferred to local operators. The 1995 National Marine Policy announced that Transport Canada would withdraw from the ownership and operation of up to 549 port sites by the end of 2001–2002. The objective of both these policies is to transfer ownership to those who are best placed to match local requirements with local economic realities and ensure that users pay a fair share of the costs. The airport divestiture program is nearing completion and the port divestiture is well underway. However, there are external challenges facing both programs, including First Nation's land claims, and provincial concerns.

Airport Divestiture

Under NAP, the largest and busiest airports — those that make up the National Airports System (NAS) — are being transferred to Canadian Airport Authorities by way of lease. (The first four were transferred to Local Airport Authorities as opposed to Canadian Airport Authorities.) The smaller (non-NAS) airports are being offered for transfer to local community interests. Airports designated as remote will continue to be operated by Transport Canada for the foreseeable future. The department has made very good progress with respect to airport transfers; 19 sites remain to be transferred by March 31, 2002. The divestiture of airports will foster more commercial and locally accountable airport management, increase airport viability, and more closely match airport facilities with the needs of users and communities.

Key result: An airport system that is able to meet the needs of Canadians and is responsive to passengers and local communities.

Port Divestiture

With one year remaining in the port divestiture program under the National Marine Policy, 133 regional/local ports, or 24 per cent of the original 549 port sites, remain to be transferred or otherwise divested. This will leave 34 remote ports (6 per cent of the original 549) to be retained by Transport Canada unless other arrangements can be made. The divestiture of ports will ensure Canada has the best possible national port system and ultimately reduce the burden on the Canadian taxpayer.

Key result: A port system that is able to meet the needs of Canadians and is responsive to commercial shipping, passengers and local communities.

4.0 The Management Agenda

The challenge of our management agenda is to create and maintain the capacity to achieve the department's objectives and respond to the needs and priorities of Parliament, the public, and central agencies. The agenda addresses the key issues that affect the business lines' ability to deliver their core services; it must consider the breadth of our activities, the limited availability of resources, and the current environment and constraints.

Many government-wide issues are having a significant impact on our ability to deliver results: resource constraints, non-competitive public service salaries, an aging workforce, and a requirement to provide an increasing number of services to our clients and stakeholders through the use of technology.

The management agenda reflects the need — post-Program Review and in an increasingly global, knowledge economy — to change the way we manage people, funds, information and technology to reflect modern workplace values and practices.

Over the next few years, the department will focus its efforts in the following areas in an effort to resolve and overcome the challenges presented:

- Workforce Renewal
- Financial Management Strategy
- Information Management/Information Technology (IM/IT) Strategy
- Public Accountability for Program Administration
- Communications Priorities

4.1 Workforce Renewal

One of the major issues confronting the federal government is the renewal of the federal public service. There are many challenges that must be met over the next several years to ensure a vital and high-performing public service. There is a need to recruit and retain employees as a result of unprecedented numbers of retirements at all levels, and to transfer to new groups of Transport Canada employees, managers and executives, the corporate knowledge that retirees will take with them. Increasingly, the federal government is competing with the private sector to attract potential employees, and the department's ability to recruit candidates with required skills and knowledge will affect its ability to carry out its mandate.

KEY CHALLENGES:

- **Recruit knowledge workers in technical and professional categories.**
- **Ensure the transfer of corporate knowledge to new employees and managers.**
- **Retain employees in a competitive job market.**
- **Provide employees with opportunities to develop and apply new skills and abilities.**

In recognition of the increasing competition for professionals, Transport Canada is committed to becoming an employer of choice. This will be achieved by creating a learning environment to provide employees with the experience and training to develop their skills and realize their career objectives. In addition, the department will become more strategic in its approach to human resource issues, redesigning human resource tools and procedures to improve timeliness and reduce workload.

Transport Canada is committed to ensuring that its workforce reflects the labour market availability of employment equity designated groups. To this end, the department will develop suitable programs and initiatives to ensure its workforce reflects the diverse Canadian demographic profile, i.e., youth, persons with disabilities, Aboriginal people, and members of visible minority groups. The department will strive to create a workplace culture that recognizes and values the benefits of diversity and inclusiveness; the workforce will be built on merit and fair treatment of the individual.

Key result: A challenging, supportive and inclusive work environment that is free of systemic barriers. Transport Canada as an employer of choice. A highly skilled, professional and representative workforce that is recognized and respected by the transportation industry. Public confidence and stakeholder satisfaction with levels of service and safety.

4.2 Financial Management Strategy

A key component of the department's management agenda in the pursuit of its strategic objectives is a sound financial management strategy. In keeping with the government's management framework (*Results for Canadians — A Management Framework for the Government of Canada*), and given the limited nature of public funds, Transport Canada must ensure responsible spending. The cost of departmental initiatives must be linked with results to ensure value for the taxpayer. Existing programs and initiatives must be systematically assessed, and management frameworks aligned to ensure due diligence and proper stewardship of public funds.

To support effective program delivery, the department must be able to rely on a financial management strategy that allows us to maximize the acquisition of financial resources as well as their best allocation and utilization. To be effective, a financial management strategy must be supported by integrated processes, which include: business planning; performance measurement; financial planning, analysis and reporting; budget allocation; and production of Estimates documents for Parliament and other central agency reports.

While the department has been successful in obtaining additional funding to cover growing workload in the safety area, the probability of obtaining further increases appears low at this time. Current discussions surrounding the Government Expenditure Management System indicate a strong message to departments to "reallocate from within existing resources" to meet new requirements. Central agencies have also expressed a desire to conduct in the near future a review of Transport Canada's A-base. This context points in two key directions to guide the development of an appropriate departmental financial management strategy for 2001–2002 and beyond:

1. Transport Canada needs to complete some activities and prepare for the future with respect to:

   - the future of the divestiture effort;
   - future airport lease revenues;
   - unfunded safety workload requirements;
   - the requirements associated with Transport Canada's developing role as a landlord and a regulator;
   - the emerging mandate for environmental issues; and
   - a more integrated policy framework for transportation in Canada.

These are all key issues that will obviously drive the department's financial management strategy both for the short term and long term.

2. The department must continue to develop tools to assess and define an adequate resource base when challenged by central agencies. Current developmental work in areas such as performance measurement, risk management and other modern comptrollership priorities must be continued and preferably accelerated. In particular, our work on performance measurement needs to be driven down to meaningful measures at the service line level if we are to satisfy the commitments of the government's management framework.

Key result: Optimum acquisition and utilization of departmental resources. Efficient and effective decision-making based on timely and useful information.

4.3 IM/IT Strategy

The strategic management of information and information technology (IM/IT) is essential to effective program delivery. Information and technology are changing the way we work and how we interact with each other, with stakeholders and with the public. Transport Canada is committed to respond effectively to the government's direction to deliver key services on-line by the year 2004 (i.e., Government On-Line).

Our priorities are driven by business requirements, and include improving service delivery in all parts of the department, finding new ways to meet citizens' needs for access to public information, protecting privacy, responding in a more timely way to letters and questions and engaging stakeholders in the policy development process. As a priority, we will look for ways in which information technology can enhance our ability to protect the safety of the traveling public and make it easier for our clients to do business with the department.

In the coming year our objectives are to:

- update key office technology systems;
- renew the department's infrastructure to ensure we have the capacity to deliver on our Government On-Line objectives;
- implement tools to organize and store electronic information effectively;
- improve the accessibility of seamless, integrated information to employees and the public as appropriate; and
- identify and respond to the key technology requirements for delivering services on-line, in conjunction with partners and stakeholders.

We will also continue to develop tools to improve internal service delivery to employees to improve efficiency and accessibility of services.

In managing our internal processes we will work to ensure that our investments in IM/IT are well coordinated and that implementation initiatives are managed effectively in accordance with the principles of the Treasury Board Secretariat "Enhanced Management Framework". An IM/IT framework has been developed to guide IM/IT standards and policies and to define the architecture of our IT systems. Key investment decisions will be made in the context of departmental business planning.

Key Results: More effective and efficient program delivery through strategic use of information and information technology. Enhanced productivity through modernized internal technology and information tools.

4.4 Public Accountability for Program Administration

The Government of Canada's increased focus on good management practices and accountability has resulted in initiatives such as modernizing the comptrollership function and implementing the Financial Information Strategy (FIS). To respond to accountability requirements, for which there is growing public demand, the Treasury Board has introduced new policies for internal audit and transfer payments; these policies are intended to provide appropriate controls for the management of departmental programs.

In support of Transport Canada's accountability to the public, the Audit and Review Committee (ARC) has been established, with an emphasis on providing assurance services to senior management. To this end, the department's Audit and Advisory Services Branch

is developing an audit plan which will be submitted to ARC for approval in spring 2001. Risk assessment criteria will be used to determine the specific audits to be carried out for each of the following areas:

- FIS;
- transfer payments;
- divested entities;
- corporate enablers (human resources, IM/IT, finance);
- management frameworks for regulation and policy; and
- special reviews and follow-up audits.

The monitoring of program delivery in these areas through audits and reviews will provide assurance related to financial and non-financial information, risk management and performance measurement. As part of this assurance, all audits require a management action plan, a decision by ARC concerning the plan and recommendations, follow-up audits, and publication of results via the departmental web site.

Public access to information is also an important element in the context of accountability. Under legislation, i.e., the *Access to Information Act* and *Privacy Act* (ATIP), the government has thirty days in which to respond to requests for information. Transport Canada's goal is to increase its on-time performance through process improvements that will include promoting awareness of the acts and knowledge of relevant aspects of the regulations and processes through training workshops and awareness sessions, adding an ATIP module to the new employee orientation program, updating software to partially automate the process and reduce time delays, and promoting informal access to certain categories of departmental information.

Key result: Improved departmental performance and results. Cost-effective departmental policies and programs. Transport Canada as a leader in performance-based measurement.

4.5 Communications Priorities

Corporate Strategic Communications Plan

The Corporate Strategic Communications Plan is a consensus document that provides a framework for communications at Transport Canada, supporting and complementing the departmental mission. It reflects the need to link our communications messages to federal priorities, and reconcile regional/community and national perspectives. It also reflects the new information technologies and the shift toward greater citizen engagement in the activities of government.

The objectives of the corporate strategic plan are to:

- maintain public confidence in the transportation system in terms of safety and security, economic efficiency and environmental protection;
- enhance the understanding of the contribution of transportation and Transport Canada to the quality of life of all Canadians; and
- contribute to the adoption of desirable transportation behaviours and decisions by stakeholders and partners.

To achieve the communications objectives, Transport Canada's communications efforts must take several new directions:

1. *Moving Toward Dialogue* — Our communications efforts will take place increasingly within a two-way interactive context. Citizens must be informed and meaningfully

engaged. This means involving Canadians early on — telling them what's at stake, consulting with them on their views, bringing the trade-offs and options into clear focus, showing them how our programs and initiatives will meet our objectives, and providing them with the means for evaluating our success.

2. *Opening Up Communications* — We must get our message across to broader groups of Canadians, not just traditional stakeholders but to other groups and the general public. To accomplish this, we have to find better ways of reaching key target groups, employing a wider variety of innovative tools and activities and entering into more partnerships to maximize our reach.

3. *Linking Communications Messages to Federal Public Priorities* — It will be important to communicate how our work contributes to the Government of Canada's broader priorities, such as building a world-leading economy and ensuring a clean, healthy environment. It will also be important to demonstrate to Canadians the linkages between local, national and international transportation issues, given that solving problems like smog and ensuring the competitiveness of our transportation system will require cooperation at the local, national and international levels.

4. *Embracing Internet Communications Culture* — The Internet provides an important infrastructure for citizen engagement. Our Internet communications will therefore reflect an increased transparency, promote greater accountability, and respond to growing demands for citizen involvement. Access to or use of the new information technology is far from universal. For the time being at least, we will need to maintain two parallel information dissemination tracks: the paper/traditional and the electronic/Internet.

Key result: Broad-based interactive and innovative communications with the general public and with departmental stakeholders.

Corporate Internal Communications Plan

The Corporate Internal Communications Plan supports Transport Canada's mission by providing a framework for communications within the department. It promotes the national scope of the organization while respecting geography, regional particularities and realities, and individual group and employee uniqueness.

The objectives of the internal communications plan are to:

- ensure that clear and consistent messages are delivered to all Transport Canada employees in a timely fashion;
- provide employees with accessible, easy-to-use, two-way communications tools and methods;
- promote management's commitment to effective communications; and
- enhance the working environment by establishing/improving/maintaining effective two-way internal communications.

To achieve these objectives, the department must continue to promote and enable face-to-face communications among employees, provide opportunities for two-way communication at all levels and in all directions, ensure employees have access to two-way communications tools (e.g., e-mail, Intranet), and regularly monitor the effectiveness of departmental internal communications tools, methods and practices.

Key result: Regular, consistent, timely and effective two-way communication among Transport Canada employees.

Appendix A — An Overview of Priorities and Initiatives

Mission

To develop and administer policies, regulations and programs
for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system

Strategic Objectives	*Ensure high standards for a safe and secure transportation system*		*Contribute to Canada's economic growth and social development*		*Protect the physical environment*	
Priorities	**Maintain and enhance the safety regime**	**Foster competitiveness in a global economy**	**Support infrastructure development**	**Advance sustainable transportation**	**Facilitate transition to the knowledge-based economy**	**Complete the divestiture programs**
Action Plan of Key Initiatives	Regulatory reform	International trade negotiations	Toronto Waterfront revitalization	Sustainable Development Strategy	Intelligent Transportation Systems	Airport divestiture
	Safety Management Systems	Study on North American modal integration	Airport policy framework	Climate Change	Government On-Line	Port divestiture
	Effective intervention — inspection and monitoring	Review of the *Canada Transportation Act*	Airport rent policy review	Environmental remediation	Research and Development Program	
	Road Safety Vision 2001/2010	International air policy review	NAS airports lease administration	Environmental Management System		
	Rail Safety Direction 2006	Airline industry restructuring and monitoring	Highway contribution agreements			
	Civil Aviation Flight 2005	Great Lakes/Seaway Strategy	Ferry programs			
	Safety oversight of merged airlines	Monitor grain transportation reform	Canada Port Authorities			
	Security at Canadian airports		VIA Rail revitalization			
	Small vessel monitoring and inspection program		Air-rail link (Toronto)			
	Certificate of Competency		Urban Strategy			
	Data management framework		Border crossing studies			
			World Road Association			
			Assets management			

Management Agenda

• Workforce Renewal • Financial Management • IM/IT • Public Accountability • Communications

Editor's Note: Initiatives are displayed according to their **primary** contribution to a departmental priority.

Appendix B — References and Contacts

Initiative	Web Site	Departmental Contact[1]
Regulatory Reform	http://info/Actsregs/a-r_e.htm	Gaétan Boucher, 990-3797
Safety Management Systems	http://info/railway/SMSGuide/Guide_e.htm http://info/aviation/2005/lmppage4.htm http://info/marinesafety/en/QualityAssurance/IntraDev_e/QA/MarineSafetyQA.html	Gaétan Boucher, 990-3797
Effective intervention	http://leadership.gc.ca/static/ri_community/	Gaétan Boucher, 990-3797
Road Safety Vision 2001/2010	http://info/roadsafety/vision/vis_ind_e.htm	Derek Sweet, 998-1990
Rail Safety Direction 2006	http://info/railway/Dir2006_e.htm http://www.direction2006.com/	Terry Burtch, 998-2984
Civil Aviation Flight 2005	http://info/aviation/2005/imptoc_e.htm	Art LaFlamme, 990-1322
Safety oversight of merged airlines		Art LaFlamme, 990-1322
Security at Canadian airports		Hal Whiteman, 990-3651
Small vessel monitoring and inspection	http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/english/small_e.htm	Bud Streeter, 998-0610
Certificate of competency (marine)		Bud Streeter, 998-0610
Data management framework		Gaétan Boucher, 990-3797
International trade negotiations		Ted Cherrett, 990-6500
Study on North American modal integration		Guylaine Roy, 998-2689
Review of the Canada Transportation Act	http://206.191.61.189/	Guylaine Roy, 998-2689
International air policy review	http://www.tc.gc.ca/pol/en/airpolicy/Air_Policy_Menu_Page.htm	Valerie Dufour, 991-6435
Airline industry restructuring/ monitoring	http://www.tc.gc.ca/pol/en/T-FACTS_E/Air/Airline_Restructuring_Menu_Page.htm	Valerie Dufour, 991-6435
Great Lakes/Seaway Strategy	http://www.shipowners.ca http://www.greatlakes-seaway.com	André Pageot, 998-1843
Monitor grain transportation reform	http://tcinfo/railpolicy/default_e.htm	Guylaine Roy, 998-2689
Toronto waterfront revitalization	http://www.tc.gc.ca/en/waterfront.htm	Mike Baker, 991-3536
Airport policy framework	http://info/airports/nap/english/index.htm	Valerie Dufour, 991-6435
Airport rent policy review		Valerie Dufour, 991-6435
NAS airports lease administration		David Bell, 993-4465
Highway contribution agreements	http://info/im%5Fit%5Fframework/surface%5Fe.htm	Brenda Baird, 990-0624
Ferry programs		André Pageot, 998-1843
Canada Port Authorities	http://info/PortPrograms/ENGLISH/CPAIndex.htm	Randy Morriss, 990-3014 André Pageot, 998-1843
VIA Rail revitalization	www.viarail.ca	Guylaine Roy, 998-2689
Air-rail link (Toronto)		Guylaine Roy, 998-2689
Urban strategy		Guylaine Roy, 998-2689
Border crossing studies		John Forster, 991-5995 Brenda Baird, 990-0624 Guylaine Roy, 998-2689
World Road Association		Brenda Baird, 990-0624
Assets management		Brenda Baird, 990-0624
Sustainable Development Strategy	http://www.tc.gc.ca/envaffairs/english/	John Forster, 991-5995

References and Contacts (continued)

Initiative	Web Site	Departmental Contact[1]
Climate Change	http://info/envaffairs/english/climate_change.htm	John Forster, 991-5995
Environmental remediation	http://info/envaffairs/english/index.htm	John Forster, 991-5995
Environmental Management System	http://info/envaffairs/english/ems.htm	John Forster, 991-5995
Intelligent Transportation Systems	http://www.its-sti.gc.ca/	Brian Plant, 998-9834
Government On-Line	http://tcinfo/gol/gol_site_plan.stm	Gerard McDonald, 990-8376
Research and Development Program	www.tc.gc.ca/TDC/index.htm	Gaétan Boucher, 990-3797
Airport divestiture	http://info/airports/nap/title.html	David Bell, 993-4465
Port divestiture	http://info/PortPrograms/ENGLISH/Index_e.htm	Randy Morriss, 990-3014
Workforce Renewal		Yvonne Latta, 991-6317
Financial Management Strategy		Pierre Faucher, 998-5032
IM/IT Strategy	http://tcinfo/framework/english/vision48.html	Chris Molinski, 998-6465
Strengthening public accountability for program administration		Duncan Jamieson, 998-6469
Communications Plan	http://tcinfo/Communications/Corp_Strategic_Plan_e.htm	Phil Hurcomb, 990-6138

1. Area code 613 for all listed telephone numbers.

Transports Canada Transport Canada

TP 13605

CAP SUR LE NOUVEAU MILLÉNAIRE

Transports Canada Plan d'activités 2001–2004 — Une mise à jour

Canada

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux — 2001

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des

Éditions du gouvernement du Canada — TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

ISBN : 0-662-65801-9
N° de catalogue : T22-90/2004-1

Table des matières

Message de la Sous-ministre 3

1.0 Transports Canada — Un aperçu 5

1.1 Qui nous sommes 5

1.2 Vision et mission 5

1.3 Objectifs stratégiques 5

1.4 Nos valeurs 6

1.5 Notre façon de faire 7

1.6 Structure ministérielle 8

2.0 Nos réalisations 10

2.1 Modernisation du régime de réglementation et de sécurité 10

2.2 Élaboration et mise en œuvre de politiques et de programmes étendus 10

2.3 Développement durable 11

2.4 Cessions et commercialisation 11

2.5 Présence internationale 11

2.6 Conclusion 12

3.0 Orientations futures 13

3.1 Contexte de la planification ministérielle 13

3.2 Cadre de rendement 13

3.3 Priorités ministérielles 14

3.3.1 Maintenir et rehausser le régime de sécurité et de sûreté 14

3.3.2 Encourager la compétitivité dans une économie mondialisée 19

3.3.3 Appuyer le développement des infrastructures 23

3.3.4 Promouvoir la durabilité des transports 27

3.3.5 Faciliter la transition vers une économie axée sur le savoir 29

3.3.6 Parachever les programmes de cession 31

4.0 Le programme de gestion 33

4.1 Renouvellement de l'effectif 33

4.2 Stratégie de gestion financière 34

4.3 Stratégie GI/TI 35

4.4 Responsabilité envers le public pour l'administration des programmes 36

4.5 Priorités en matière de communications 37

Annexe A — Priorités et initiatives 39

Annexe B — Références et contacts 40

Message de la Sous-ministre

C'est avec grand plaisir que je présente le Plan d'activités 2001–2004 de Transports Canada, qui se veut une mise à jour du plan de l'an dernier. Ce plan vient confirmer les priorités ministérielles annoncées par la haute direction en octobre 2000, et il présente les activités du Ministère en décrivant leur contribution à la réalisation de ces priorités.

De nouvelles rubriques ont été ajoutées, notamment une section sur notre programme de gestion qui donne un aperçu des travaux fondamentaux qui se font au Ministère pour réagir aux pressions et aux défis externes et pour améliorer notre façon de mener nos activités. Nous avons également accordé une plus grande place à nos valeurs en décrivant les efforts déployés pour les respecter pleinement.

Au cours des derniers mois, le Ministère a revu son énoncé de vision, et il a confirmé qu'il demeurerait le suivant :

« Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens »

Dans l'optique de cette vision, nous avons évalué les forces futures qui auront une incidence sur les transports, par exemple l'économie, l'évolution d'une population vieillissante, l'urbanisation, la mondialisation, et la technologie de l'information. À la lumière des facteurs externes ayant une incidence sur les transports au Canada, ainsi que des facteurs internes touchant le Ministère, ce plan donne un aperçu des activités que nous entreprendrons au cours des trois prochaines années afin de réaliser nos priorités et nos objectifs stratégiques.

En ce début de nouveau millénaire, je suis confiante que la compétence et le dévouement de nos employés assureront notre succès. Le climat d'innovation perpétuelle au Ministère favorisera la mise en place d'un réseau de transport durable — sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement. Forts de la contribution soutenue de nos employés et de la collaboration de nos intervenants, nous réussirons à maintenir notre excellent bilan en matière de sécurité, tout en menant à bien la restructuration du secteur des transports et en le préparant à affronter les défis à venir.

Margaret Bloodworth
Sous-ministre

1.0 Transports Canada — Un aperçu

1.1 Qui nous sommes

Transports Canada est le ministère responsable des politiques, programmes et objectifs établis par le gouvernement fédéral en matière de transport. Il voit à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée, afin de fournir au peuple canadien un réseau durable qui soit à la fois sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement. Plus particulièrement, Transports Canada a pour rôle d'élaborer et d'administrer des politiques, programmes et règlements qui sauront créer un réseau moderne capable de répondre aux besoins de tous les Canadiens.

En fait, tous les paliers de gouvernement ont un rôle à jouer dans le réseau de transport canadien. Il ne faut pas oublier non plus que l'industrie des transports et les nouvelles entités comme NAV Canada, la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, les administrations portuaires ou aéroportuaires canadiennes et la Société des ponts fédéraux, contribuent grandement à l'intégrité et à l'efficacité du réseau.

1.2 Vision et mission

Notre vision . . .

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

Notre mission . . .

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes pour assurer un réseau de transport sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement

1.3 Objectifs stratégiques

Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sur	Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada	Protéger l'environnement physique
Résultats définitifs		
• Protection de la vie, de la santé, de l'environnement et de la propriété. • Grande confiance du public quant à la sécurité et à la sûreté de notre réseau de transport.	Un réseau de transport à la fois : • efficient, efficace, viable, abordable et accessible; • adapté aux besoins des passagers, des utilisateurs et des collectivités locales; • concurrentiel et harmonisé, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale.	• Réseau de transport plus respectueux de l'environnement pour les Canadiens. • Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution provenant du secteur des transports. • Prévention et atténuation des dégâts environnementaux attribuables aux activités de transport. • Gestion environnementale judicieuse des avoirs et des opérations de Transports Canada.

1.0 Transports Canada — Un aperçu

Transports Canada est le ministère responsable des politiques, programmes et objectifs établis par le gouvernement fédéral en matière de transport. Il voit à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée, afin de fournir au peuple canadien un réseau durable qui soit à la fois sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement. Plus particulièrement, Transports Canada a pour rôle d'élaborer et d'administrer des politiques, programmes et règlements qui sauront créer un réseau moderne capable de répondre aux besoins de tous les Canadiens.

En fait, tous les paliers de gouvernement ont un rôle à jouer dans le réseau de transport canadien. Il ne faut pas oublier non plus que l'industrie des transports et les nouvelles entités comme NAV Canada, la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, les administrations portuaires ou aéroportuaires canadiennes et la Société des ponts fédéraux, contribuent grandement à l'intégrité et à l'efficacité du réseau.

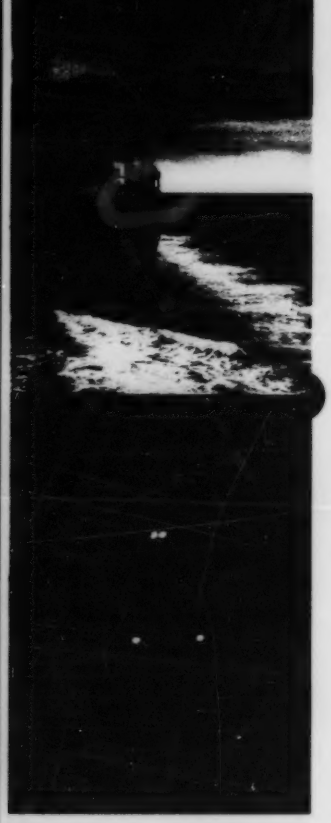
Notre vision . . .

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

Notre mission . . .

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes pour assurer un réseau de transport sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement

ÉTABLIR DES NORMES RIGOUREUSES POUR ASSURER UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÉCURITAIRE ET SÛR	CONTRIBUER À LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE ET AU DÉVELOPPEMENT SOCIAL DU CANADA	PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE
• Protection de la vie, de la santé, de l'environnement et de la propriété. • Grande confiance du public quant à la sécurité et à la sûreté de notre réseau de transport.	Un réseau de transport à la fois : • efficient, efficace, viable, abordable et accessible; • adapté aux besoins des passagers, des utilisateurs et des collectivités locales; • concurrentiel et harmonisé, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale.	• Réseau de transport plus respectueux de l'environnement pour les Canadiens. • Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution provenant du secteur des transports. • Prévention et atténuation des dégâts environnementaux attribuables aux activités de transport. • Gestion environnementale judicieuse des avoirs et des opérations de Transports Canada.



Note de la rédaction : En 2000, le Ministère a revu sa vision, sa mission et ses objectifs stratégiques qui remontaient à 1996, et il a confirmé que tous ces éléments demeuraient tout aussi valables aujourd'hui. Quelques révisions mineures ont été approuvées par la haute direction, et celles-ci sont présentées dans le présent rapport. Les révisions seront soumises à l'approbation du Conseil du Trésor en 2001, lors d'un projet de modification de notre Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR). En outre, les « résultats clés » des secteurs d'activité qui figurent dans le CPRR seront remplacés par nos « résultats définitifs ». Les membres de l'équipe de planification seront appelés à participer à des consultations ministérielles à ce sujet.

1.4 Nos valeurs

Respect

Nous manifestons notre respect envers nos collègues et clients en étant ouverts, francs et honnêtes dans nos rapports.

Professionnalisme

Nous faisons preuve de professionnalisme en étant consciencieux et prudents financièrement, en faisant appel au bon sens dans tout ce que nous faisons et en améliorant continuellement notre formation et nos technologies.

Travail d'équipe

Nous favorisons le travail d'équipe en écoutant et en pratiquant des communications ouvertes, en appuyant les décisions collectives et en faisant confiance à nos collègues, en partageant les ressources et en étant ouverts au changement.

Service au client

Nous offrons d'excellents services à nos clients en les écoutant, en répondant à leurs besoins, et en sollicitant leurs commentaires.

Communication

Nous entretenons des communications ouvertes par des rencontres en personne avec nos collègues, nos clients et nos partenaires lorsque les circonstances le permettent.

1.5 Notre façon de faire

Pour atteindre ses objectifs stratégiques, Transports Canada doit s'efforcer de mettre ses valeurs en pratique. Tel qu'énoncé dans le rapport du gouvernement *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*, « les gestionnaires de la fonction publique doivent obéir à un ensemble de valeurs claires ». Transports Canada a la ferme intention de gérer ses affaires, ses ressources financières et ses ressources humaines selon les normes professionnelles et éthiques présentées au point 1.4.

Transports Canada fournira un environnement de travail à la fois stimulant et humain en traitant les *gens* — employés, citoyens, clients, parlementaires et intervenants — avec confiance, respect, équité et dignité. Nous comptons élaborer et mettre en œuvre des stratégies efficaces de gestion des ressources humaines, et mettre en place un régime de récompense et de reconnaissance qui soit à la hauteur de nos valeurs.

Conformément à nos *valeurs professionnelles*, nous fournirons des conseils d'expert impartiaux en matière de transport, et nous nous ferons un devoir de concevoir, d'offrir et d'améliorer constamment des programmes et services qui sauront profiter aux Canadiens. Nous atteindrons des résultats concrets et mesurables en appliquant des normes de service permettant d'offrir au peuple canadien des services toujours à la hauteur de ses attentes.

Notre capacité de *travailler en équipe* se traduit par des rapports constructifs avec nos partenaires et nos clients, des consultations efficaces sur les initiatives de transport, et la mise en œuvre et la gestion de projets conjoints. Le Ministère renforcera ses services en cherchant à mieux comprendre les besoins de ses clients et en rapprochant le processus décisionnel le plus possible des clients.

En cette période d'évolution constante, les valeurs ministérielles constituent le fondement de toutes nos actions. Aussi méritent-elles une attention continue. Les politiques et les systèmes de Transports Canada, de même que ses rapports avec les clients, intervenants, parlementaires et citoyens, devraient tous s'harmoniser avec les valeurs ministérielles. Et cette harmonisation — qui se réalisera grâce à un dialogue continu et un renforcement soutenu — représente un défi important pour les années à venir.

1.6 Structure ministérielle

Les activités et services de Transports Canada sont exécutés par environ 4 200 personnes réparties dans toutes les régions du Canada. À l'administration centrale, quatre sous-ministres adjoints — Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté, et Services généraux — relèvent de la Sous-ministre et sont chargés d'assurer un leadership fonctionnel aux bureaux régionaux. Cinq directeurs généraux régionaux — représentant les régions de l'Atlantique, du Québec, de l'Ontario, des Prairies et Nord, et du Pacifique — relèvent eux aussi directement de la Sous-ministre et sont responsables des opérations

	Politiques	Programmes et Cessions
Secteurs d'activité		
Secteurs de service	• Politique des transports • Surveillance et analyse du réseau de transport	• Aéroports • Ports • Transport de surface • Environnement
Ressources	89 519 $ * 189 ETP Sociétés d'État : VIA Rail 247 739 $ Marine Atlantique 36 347 $	80 794 $ 421 ETP Société d'État : Ponts Jacques-Cartier et Champlain 116 237 $

* (en milliers de dollars)

courantes dans les secteurs d'activité et les secteurs de service de leur région respective. En outre, 70 Centres de Transports Canada sont établis un peu partout au pays pour fournir les services du Ministère le plus près possible des clients et des intervenants. Le tableau suivant donne un bref aperçu, pour chaque secteur d'activité, des responsabilités, des secteurs de service, ainsi que des niveaux de dépenses et des équivalents temps plein (ETP) prévus pour 2001–2002, tel qu'indiqué dans le *Rapport sur les plans et les priorités de 2001–2002*.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ	ADMINISTRATION MINISTÉRIELLE
[illegible] d'urgence, assurer la sûreté des gens qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports, fournir des services d'aéronefs au gouvernement et à des organismes de transport, et exercer certains pouvoirs législatifs en matière d'environnement.	
• Sécurité multimodale • Sécurité aérienne • Sécurité maritime • Sécurité ferroviaire • Transport des marchandises dangereuses • Sécurité routière • Recherche et développement • Sûreté et préparatifs d'urgence • Services d'aéronefs	• Services généraux • Gestion ministérielle
277 424 $ 2 846 ETP	93 045 $ 698 ETP

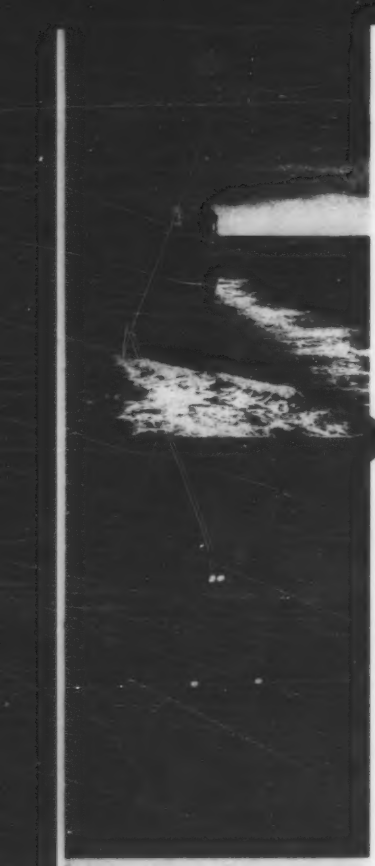
Les activités et services de Transports Canada sont exécutés par environ 4 200 personnes réparties dans toutes les régions du Canada. À l'administration centrale, quatre sous-ministres adjoints — Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté, et Services généraux — relèvent de la Sous-ministre et sont chargés d'assurer un leadership fonctionnel aux bureaux régionaux. Cinq directeurs généraux régionaux — représentant les régions de l'Atlantique, du Québec, de l'Ontario, des Prairies et Nord, et du Pacifique — relèvent eux aussi directement de la Sous-ministre et sont responsables des opérations.

	Politiques	Programmes et Cessions
Secteurs d'activité	Établir le cadre stratégique et législatif pour tous les modes de transport de réglementation fédérale. Autres activités à l'appui de ce rôle : surveillance et analyse du réseau de transport, études économiques et évaluations de programmes.	Négocier la cession des aéroports et des ports, et jouer un rôle important quant à la gestion de l'environnement. Exploiter des installations jusqu'à leur cession, administrer des programmes pour les routes et les ponts, exercer des fonctions de propriétaire pour les aéroports, les ports, les ponts et le système de navigation aérienne, et gérer le portefeuille des biens immobiliers du Ministère. Sur le plan environnemental, assurer un leadership en matière de transport durable, intégrer le développement durable aux politiques et programmes du Ministère, et voir à ce que les opérations ministérielles soient effectuées dans le plus grand respect de l'environnement.
Secteurs de service	• Politique des transports • Surveillance et analyse du réseau de transport	• Aéroports • Ports • Transport de surface • Environnement
Ressources	89 519 S * 189 ETP Sociétés d'État : VIA Rail 247 739 S Marine Atlantique 36 347 S	80 794 S 421 ETP Société d'État : Ponts Jacques-Cartier et Champlain 116 237 S

* (en milliers de dollars)

courantes dans les secteurs d'activité et les secteurs de service de leur région respective. En outre, 70 Centres de Transports Canada sont établis un peu partout au pays pour fournir les services du Ministère le plus près possible des clients et des intervenants. Le tableau suivant donne un bref aperçu, pour chaque secteur d'activité, des responsabilités, des secteurs de service, ainsi que des niveaux de dépenses et des équivalents temps plein (ETP) prévus pour 2001–2002, tel qu'indiqué dans le *Rapport sur les plans et les priorités de 2001–2002*.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ	ADMINISTRATION MINISTÉRIELLE
Partager la responsabilité des programmes de sécurité applicables au réseau canadien des transports. Élaborer des lois, règlements et normes d'application nationale, et effectuer des travaux de surveillance, d'essai, d'inspection, d'exécution, d'éducation, et de recherche et développement pour assurer la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Élaborer des plans de mesures d'urgence, assurer la sécurité des gens qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports, fournir des services d'aéronefs au gouvernement et à des organismes de transport, et exercer certains pouvoirs législatifs en matière d'environnement.	**Appuyer les autres secteurs d'activité du Ministère en fournissant des services essentiels divers : finances, informatique, administration, ressources humaines, services à la haute direction, services juridiques, vérification et examen, communications internes et externes.**
• Sécurité multimodale • Sécurité aérienne • Sécurité maritime • Sécurité ferroviaire • Transport des marchandises dangereuses • Sécurité routière • Recherche et développement • Sûreté et préparatifs d'urgence • Services d'aéronefs	• Services généraux • Gestion ministérielle
277 424 $ 2 846 ETP	93 045 $ 698 ETP



2.0 Nos réalisations

Au cours des dernières années, le Ministère a accompli beaucoup. Voici un aperçu de ses principales réalisations :

2.1 Modernisation du régime de réglementation et de sécurité

Le Ministère a continué à réviser son régime législatif, en modifiant la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et la *Loi sur les transports routiers*, et en établissant un nouveau règlement sur la sûreté maritime. De nombreux changements ont été apportés à la réglementation applicable aux modes de transport aérien, terrestre et maritime, et au transport des marchandises dangereuses. Afin de s'acquitter pleinement de ses responsabilités en matière de sécurité, le Ministère a poursuivi la mise en œuvre de diverses initiatives de planification stratégique axées sur les résultats — notamment Vision sécurité routière 2001, Vol 2005 (Aviation civile) et Direction 2006 (Sécurité ferroviaire) — dans le cadre de la mise en œuvre de son plan stratégique de sécurité et sûreté. Les initiatives stratégiques visent à favoriser une solide culture axée sur la sécurité, où tous les intervenants perçoivent la sécurité comme une responsabilité partagée. L'adoption d'une démarche systématique vis-à-vis de l'évaluation et de la gestion des risques constitue également une composante essentielle de nos stratégies.

2.2 Élaboration et mise en œuvre de politiques et de programmes étendus

Le Ministère a élaboré et mis en œuvre de multiples politiques et programmes de vaste étendue, afin de donner à l'industrie canadienne des transports la structure dont elle a besoin pour livrer une concurrence efficace et s'adapter à l'évolution des économies nationales et internationales. Nous avons énormément investi à cet égard, comme en témoigne d'ailleurs la liste suivante de nos principales réalisations :

- restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada
- réforme du système de manutention et de transport du grain
- élaboration et mise en œuvre de la *Loi maritime du Canada*
- aide financière pour revitaliser VIA Rail
- rédaction de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*
- élaboration de nouvelles politiques internationales pour le fret aérien et les services affrétés
- nouvelles affectations budgétaires pour les projets de construction routière et d'intégration du réseau
- lancement d'un examen majeur des lois fédérales régissant les transports
- annonce du lancement du projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto
- élaboration d'un plan STI (systèmes de transport intelligents) pour le Canada
- organisation de la Conférence du millénaire sur les transports

Chacune de ces initiatives avait pour but d'accroître l'efficience du réseau de transport et de contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada.

2.3 Développement durable

Dans sa Stratégie de développement durable 2001–2003 déposée devant le Parlement en février 2001, Transports Canada renforce son engagement en matière de transport durable. Cette stratégie est le fruit de vastes consultations, et elle s'appuie sur le succès de la stratégie de développement durable que le Ministère avait adoptée en 1997.

Le Ministère a joué un rôle clé à la Table des transports sur le changement climatique, qui fait partie d'une importante initiative fédérale-provinciale visant à établir une stratégie de mise en œuvre des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés dans l'accord de Kyoto. Transports Canada assurait la coprésidence et les fonctions de secrétariat pour la Table des transports, qui a soumis en novembre 1999 un document sur les options proposées et évalué plus d'une centaine de mesures possibles qui pourraient aider à réduire les émissions provenant des transports. Les travaux de la Table des transports ont alimenté le *Plan d'action 2000 sur le changement climatique* du gouvernement du Canada, ainsi que le premier plan d'activités pour la stratégie nationale de mise en œuvre annoncée en octobre 2000. Le Ministère a également lancé son programme Sur la route du transport durable (SRTD) qui vient appuyer les projets novateurs en matière de transport durable.

2.4 Cessions et commercialisation

Le Ministère a trouvé de nouvelles façons d'exploiter plus efficacement les composantes clés du réseau de transport. Conformément à la Politique nationale des aéroports et à la Politique maritime nationale, le Ministère continue de céder le contrôle opérationnel de la majorité de ses ports et aéroports à des organismes sans but lucratif, des gouvernements provinciaux, des administrations locales, des intérêts communautaires, des entreprises privées ou autres parties intéressées, qui doivent exploiter ces installations en fonction des besoins locaux et selon les principes commerciaux établis.

Le Ministère a bien progressé dans le dossier des cessions d'aéroports. À la fin de décembre 2000, 117 (86 %) des 136 aéroports étant autrefois possédés, exploités ou subventionnés par Transports Canada avaient été cédés. Du côté maritime, 382 ports sur 549 (70 %) avaient été transférés, démolis ou avaient perdu leur statut de port public à la fin de décembre 2000.

2.5 Présence internationale

Transports Canada a continué à établir et maintenir de bonnes relations de travail avec les partenaires commerciaux internationaux du Canada. Par exemple, le Ministère a coparrainé le sixième Congrès mondial sur les STI à Toronto en 1999, et il a participé activement au XXI^{e} Congrès mondial de la route à Kuala Lumpur. Le Ministère s'est occupé activement du contrôle étatique des ports et de la surveillance du transport des marchandises dangereuses. Il a également continué à partager son expertise en transport avec des pays comme le Guyana, la Jamaïque, le Chili, le Vietnam, la Pologne, l'Irlande, l'Afrique du Sud et la Turquie.

Transports Canada représente le Canada dans de nombreux forums spécialisés, par exemple l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation maritime internationale, le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (ONU), divers comités et sous-comités de l'ALENA, et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Le Ministère gère également plus de 70 accords aériens bilatéraux conclus avec des pays étrangers. Par exemple, il représente le Canada au sein du Comité de transport maritime de l'OCDE, et il contribue activement au groupe de travail sur les transports de l'APEC, à la Commission inter-américaine des ports de l'Organisation des États américains, et à l'Initiative de transport de l'hémisphère occidental. La participation du Ministère à ces nombreuses organisations continuera à favoriser l'harmonisation de la réglementation et des normes de transport dans le but de faciliter le commerce tout en maintenant de hauts niveaux de sécurité.

2.6 Conclusion

Transports Canada a très bien réussi à poursuivre sa mission, c'est-à-dire établir et administrer des politiques, règlements et programmes qui sauront assurer la mise en place d'un réseau de transport sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement au Canada. Nous continuerons à nous soucier de l'environnement et à répondre aux besoins de nos intervenants et clients, et nous avons toujours à cœur notre vision ambitieuse d'assurer le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens.

3.0 Orientations futures

3.1 Contexte de la planification ministérielle

Sous la forte influence des secteurs du commerce et du savoir, l'économie canadienne a connu une croissance soutenue au cours des dernières années. Cette conjoncture, jumelée à un programme rigoureux de restriction des dépenses, a permis au gouvernement du Canada d'éliminer le déficit fédéral. Le surplus budgétaire pour les cinq prochains exercices financiers a été affecté à des dossiers prioritaires — la santé, la réduction des impôts, les enfants, l'économie axée sur le savoir, l'environnement, l'éducation et la réduction de la dette nationale. Les récentes préoccupations face aux répercussions que le ralentissement économique aux États-Unis pourrait avoir au Canada laissent croire que le gouvernement canadien conservera une certaine prudence financière dans un avenir prévisible. Sa préoccupation première sera de réaffecter les ressources existantes pour financer de nouveaux programmes.

Les prévisions indiquent que les taux de croissance démographique seront inférieurs à un pour cent au cours des cinq prochaines années. Dans l'ensemble, on verra une population canadienne plus vieille, plus urbanisée et plus diversifiée sur le plan ethnique. L'industrie des transports, pilier important du commerce, continuera de s'orienter vers la mondialisation, et nos programmes intérieurs et internationaux s'entrecroiseront de plus en plus.

Transports Canada en est maintenant aux dernières étapes d'une transformation fondamentale du secteur des transports qui s'est manifestée sur plusieurs plans : déréglementation, renforcement de la concurrence, privatisation, cession d'immobilisations et de services, réduction et élimination des subventions. Résultat, tout un éventail de services de transport sont aujourd'hui fournis selon des pratiques commerciales par des entités privées ou quasi privées tout à fait indépendantes du gouvernement. Dans l'ensemble, ces réformes ont donné de bons résultats.

L'examen de la *Loi sur les transports au Canada* et le suivi de la Conférence du millénaire sur les transports permettront d'étudier en profondeur les politiques en vigueur et les grands défis qui attendent le secteur des transports pour les années à venir. Ce sera l'occasion pour le gouvernement de se donner des orientations stratégiques intégrées et équitables sur le plan financier. La concurrence dans l'industrie ferroviaire, la décongestion des voies de circulation, l'environnement, l'innovation et le transport urbain compteront sans doute parmi les grandes priorités futures. En ce qui concerne le transport urbain, il a été déclaré lors du discours du Trône de 2001 que le gouvernement fédéral se joindra à des partenaires provinciaux et municipaux pour aider à améliorer l'infrastructure de transport en commun, et le Ministère doit se positionner pour donner suite à cette priorité gouvernementale.

3.2 Cadre de rendement

Le rendement de Transports Canada sera établi, mesuré et déclaré en fonction de trois différents niveaux de résultats qui s'imbriquent les uns dans les autres. Il y a d'abord le niveau des opérations et de la gestion, puis le niveau des changements de comportement et, enfin, le niveau des résultats définitifs/résultats clés.

1. Opérations et gestion — Les résultats sont générés par les processus, les ressources et les activités du Ministère. Il s'agit de facteurs sur lesquels le Ministère exerce un contrôle direct.

2. Changements de comportement — Les résultats sont générés par l'impact du Ministère sur le comportement de groupes cibles. Le but est d'inciter les principaux

acteurs du réseau à modifier leur comportement de façon à améliorer l'état des transports.

3. Résultats définitifs — Résultats clés qui reflètent l'impact du Ministère sur l'état des transports au Canada. Le Ministère n'a qu'une influence indirecte sur ces résultats, puisque de nombreux autres acteurs et facteurs interviennent eux aussi dans le processus.

Les initiatives ministérielles abordées dans ce plan sont présentées avec leurs résultats clés. Pour en savoir plus sur le rendement attendu de ces initiatives, consultez le *Rapport sur les plans et les priorités 2001–2002* de Transports Canada.

3.3 Priorités ministérielles

En octobre 2000, à partir d'une évaluation de la situation du Ministère, l'équipe de gestion de Transports Canada a convenu des six priorités ministérielles suivantes pour les années à venir :

- *maintenir et rehausser le régime de sécurité et de sûreté*
- *encourager la compétitivité dans une économie mondialisée*
- *appuyer le développement des infrastructures*
- *promouvoir la durabilité des transports*
- *faciliter la transition vers une économie axée sur le savoir*
- *parachever les programmes de cession*

Le Plan d'activités 2000–2003 prévoyait une septième priorité — recruter, garder et développer les ressources humaines — qui est maintenant abordée dans le contexte du renouvellement de l'effectif, sous la rubrique Programme de gestion (voir la page 33).

Les pages suivantes décrivent les priorités ministérielles et les initiatives clés à entreprendre à l'appui de ces priorités. À noter que chaque initiative clé a été jumelée à la priorité ministérielle la plus pertinente, mais que dans certains cas, une même initiative peut appuyer plusieurs priorités à la fois. En outre, ces initiatives correspondent à des activités entreprises en fonction d'un environnement en constante évolution, c'est-à-dire qu'elles ne reflètent pas nécessairement toutes nos activités principales. Un aperçu des priorités ministérielles et des initiatives s'y rattachant figure en annexe A (page 39). Pour plus de détails sur les initiatives clés, consultez le *Rapport sur les plans et les priorités 2001–2002* de Transports Canada.

3.3.1 Maintenir et rehausser le régime de sécurité et de sûreté

Le public continue d'exiger un réseau de transport qui soit parmi les plus sécuritaires au monde. La sécurité est influencée par de nombreux facteurs, nommément la croissance du secteur des transports, l'évolution rapide des technologies dans l'industrie et les tendances démographiques. Il faudra gérer de manière plus intégrée et systématique les risques réels ou perçus qui menacent la sécurité. Par ailleurs, la mondialisation nous obligera à travailler efficacement avec la communauté internationale au moyen de forums internationaux, de partenariats mondiaux et d'initiatives conjointes pour améliorer la convergence et l'harmonisation internationales des règles, des règlements et des normes de transport, sans pour autant compromettre nos normes de sécurité rigoureuses.

Outre ces facteurs, Transports Canada voit son effectif des services d'inspection vieillir dans tous les modes, ce qui l'oblige à relever des défis importants quant au recrutement et au maintien en fonction des employés. Aussi, le Ministère envisage des mesures

d'embauche plus flexibles, des programmes de formation et différents modes de prestation de services pour régler le problème de la pénurie des effectifs. Il continuera également à accorder la priorité à la surveillance de l'industrie des transports pour s'assurer qu'elle s'acquitte pleinement de ses obligations en matière de sécurité (auto-inspections, systèmes de gestion de la sécurité). Par le passé, le Ministère concentrait ses efforts sur les gros transporteurs, mais il intervient de plus en plus auprès des petits exploitants et dans les dossiers d'environnement. Transports Canada devra suivre de près l'impact de la réglementation pour déterminer si d'autres mesures s'imposent.

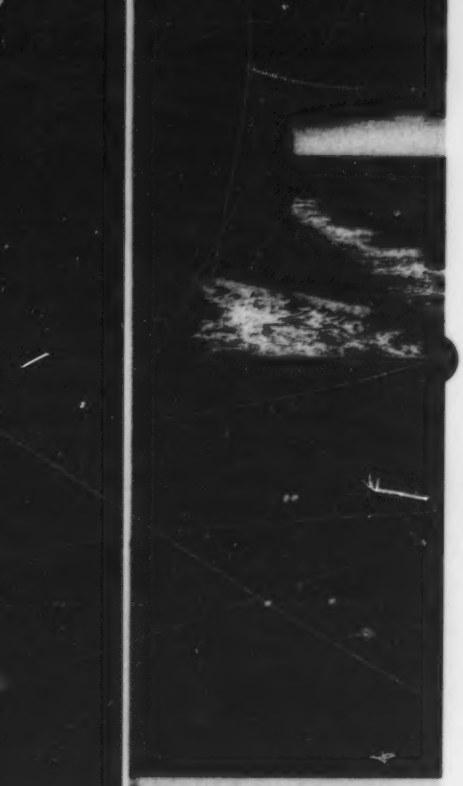
Un défi important pour les années à venir sera de définir clairement le rôle en évolution de Transports Canada, c.-à-d. un rôle de contrôle de la sécurité aux endroits où le Ministère n'est plus propriétaire ou exploitant. De nombreuses fonctions auparavant exercées par le Ministère ont été transférées à des entités diverses, par exemple le Centre d'essais pour véhicules automobiles, la Garde côtière canadienne, NAV CANADA, la Corporation de sécurité de transport aérien, et les administrations portuaires et aéroportuaires. Dans ce nouveau contexte, le Ministère doit renforcer ses rapports de coopération pour promouvoir une culture de sécurité viable et de vaste portée, tout en maintenant la confiance du public dans la sécurité des activités de transport exercées par toutes ces entités.

Les progrès technologiques continueront d'accroître l'efficience du réseau national de transport (p. ex. les systèmes de transport intelligents). N'empêche que ces progrès nous obligent à suivre la cadence du changement et à adapter notre régime réglementaire en conséquence. Par exemple, il faut tenir compte de l'interaction entre les petits véhicules légers et écologiques et les gros véhicules, ou encore de l'incidence des nouvelles technologies embarquées sur la sécurité (p. ex. concentration du conducteur, contrôle des problèmes de véhicule). En se familiarisant avec les technologies avancées, Transports Canada peut appuyer les progrès et les améliorations technologiques qui viendront accroître la sécurité plutôt que d'y nuire.

Pour établir et administrer des politiques, règlements et services qui assurent un haut niveau de sécurité et de sûreté au pays, il faut bien sûr la contribution du Ministère et de ses employés, mais aussi celle des organismes de réglementation et du public voyageur. Le Ministère devra trouver des façons nouvelles d'assurer l'application de normes de sécurité rigoureuses, d'inculquer une culture de sécurité dans le secteur des transports, de déléguer davantage ses responsabilités et de concentrer ses ressources sur l'atténuation des risques élevés.

Réforme de la réglementation

Au gouvernement fédéral, Transports Canada compte parmi les organismes de réglementation les plus actifs. En effet, le Ministère assume la responsabilité première ou partagée de 53 lois et de plus de 600 règlements comportant au total des milliers d'articles et d'innombrables documents incorporés. La majorité de ces textes de loi sont administrés par le secteur d'activité Sécurité et Sûreté. Ce secteur d'activité continuera d'ailleurs à moderniser les lois et règlements (p. ex. la *Loi sur la marine marchande du Canada* et ses règlements d'application, la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*), à simplifier la structure et le langage (p. ex. le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* en « langage clair »), et à concevoir des outils d'exécution de nature administrative ainsi que des mécanismes proactifs de gestion des conflits et de règlement des différends (p. ex. le projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada).



D'ici quelques années, la majorité de nos lois auront été modernisées, et notre travail consistera à assurer une réglementation efficace en matière de sécurité. Dans une structure allégée et réorganisée comme la nôtre, le processus de réforme devra nécessairement être axé sur les résultats, sur une méthode de gestion du risque à la fois systématique et intégrée, et sur un partage des responsabilités dans le domaine de la sécurité. Les organismes de réglementation assument aujourd'hui une plus grande responsabilité en matière de sécurité (p. ex. mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire (SGS), inspections déléguées dans le secteur maritime pour le SGS international, et élaboration d'un SGS pour l'aviation civile). Nous sommes de plus en plus appelés à concentrer nos efforts sur la vérification et la surveillance, d'où la nécessité d'utiliser des outils efficaces pour assurer la conformité et la bonne exécution des lois. Nos initiatives législatives ont été élaborées en partenariat avec les provinces et d'autres intervenants, et elles s'inscrivent toutes dans le droit fil de nos stratégies visant à inculquer une solide culture en matière de sécurité.

Résultat clé : Application de normes de sécurité cohérentes et rigoureuses, et renforcement de la compétitivité internationale grâce à l'harmonisation.

Systèmes de gestion de la sécurité

Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) favorisent l'instauration d'une culture de sécurité au sein de l'industrie en fournissant à celle-ci un moyen d'intégrer la sécurité dans ses activités courantes. Grâce aux SGS, les entreprises peuvent gérer la sécurité de manière proactive, en lui accordant le temps de gestion et les ressources nécessaires, et en la soumettant aussi à des exercices de mesure du rendement et de suivi. En incitant les entreprises à accorder une plus grande place à la gestion de la sécurité et en inculquant une culture de sécurité au sein de l'industrie, nous réduirons le nombre de décès et de blessures (public et employés), les dommages matériels résultant d'accidents de transport, ainsi que l'impact des accidents sur l'environnement. Les SGS permettront également à l'industrie de prendre des mesures concrètes et visibles pour assurer la sécurité des employés, des clients et du public, sans compter qu'ils l'aideront à se conformer aux exigences réglementaires. Somme toute, les SGS permettront au Ministère de rassurer le public quant à l'état de la sécurité au Canada.

Résultat clé : Mise en œuvre de SGS par les intervenants pour améliorer les pratiques de sécurité et favoriser une solide culture de sécurité, ce qui réduira les risques d'accidents et d'accidents mortels.

Intervention efficace — Programme d'inspection et de surveillance

Le secteur d'activité Sécurité et Sûreté compte à son actif environ 1 400 inspecteurs, ce qui représente presque la moitié de son effectif global. La fonction d'inspection est essentielle à l'exécution du mandat de Transports Canada, qui est de voir à ce que l'industrie se conforme aux règlements établis. Dans l'optique de cette fonction, le Ministère crée des partenariats avec les autres paliers de gouvernement, délègue les tâches d'inspection pour élargir son champ d'intervention, et continue à explorer et à promouvoir les mesures d'intervention les plus appropriées. Par exemple, au lieu de vérifier le respect et l'exécution des lois et règlements uniquement par intervention directe comme il le faisait auparavant, le Ministère s'oriente vers la surveillance, la vérification et la consultation. Cette nouvelle façon de faire permettra aux inspecteurs d'aider l'industrie des transports à trouver des moyens plus efficaces de se conformer aux règlements en vigueur et de bâtir une solide culture de sécurité.

Résultat clé : Réduction des risques et, par conséquent, du nombre d'accidents et d'accidents mortels. Plus grande confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport.

Vision sécurité routière 2001–2010

Vision sécurité routière 2001 est une initiative nationale qui a pour but de rendre les routes du Canada les plus sécuritaires au monde. Comme les collisions routières sont encore aujourd'hui la cause de plus de 90 p. 100 des décès reliés au transport, cette initiative se poursuivra jusqu'en 2010. Vision 2010, tout comme Vision 2001 qui avait été instaurée en 1996, est appuyée par tous les paliers de gouvernement et par les intervenants clés des secteurs public et privé. Nous possédons le savoir-faire pour réduire considérablement le nombre d'accidents mortels, mais nous devons aller plus loin pour pouvoir suivre la cadence des autres pays développés au chapitre de la sécurité routière.

Résultat clé : Réduction de 30 p. 100 du nombre de collisions routières et d'accidents mortels d'ici 2010.

Direction 2006 — Sécurité ferroviaire

Encore aujourd'hui, les passages à niveau et l'intrusion représentent des risques importants pour le public et les compagnies de chemin de fer. Transports Canada cherche à améliorer la sécurité du public aux passages à niveau et sur les propriétés ferroviaires en créant des programmes de financement et des partenariats. Par l'initiative Direction 2006 de la sécurité ferroviaire, Transports Canada entend réduire de moitié le nombre de collisions aux passages à niveau et les cas d'intrusion d'ici 2006 (par rapport aux chiffres de 1995). L'initiative comporte sept grands volets (éducation, exécution, ingénierie, recherche, cadre législatif, ressources, communications), et elle vise des publics précis (jeunes, peuples autochtones, cultivateurs, conducteurs à risques élevés). Direction 2006 fait l'objet d'un partenariat regroupant tous les paliers de gouvernement, les compagnies de chemin de fer, les organismes œuvrant à la sécurité du public, les services de police, les syndicats et les groupes communautaires. Le Ministère offre également des incitatifs financiers aux compagnies de chemin de fer et aux administrations routières, dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau et de l'initiative Opération Gareautrain.

Résultat clé : Réduction de 50 p. 100 du nombre de collisions aux passages à niveau et des cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires d'ici 2006.

Vol 2005 — Aviation civile

En 1999, Transports Canada présentait son cadre de sécurité pour l'aviation civile, Vol 2005. Ce cadre fixait des objectifs précis pour rehausser non seulement le niveau de sécurité au sein de l'industrie canadienne de l'aviation, mais aussi le niveau de confiance du public dans l'aviation civile au Canada. Vol 2005 décrit les orientations en matière de sécurité aérienne pour les cinq prochaines années. Les nombreux projets qui découlent de ce cadre font l'objet d'un plan de mise en œuvre complémentaire. Deux des volets les plus importants de Vol 2005 sont l'adoption du concept de la gestion de la sécurité par les compagnies aériennes, et l'atténuation des facteurs humains et organisationnels qui contribuent aux erreurs commises dans l'industrie aérienne. D'autres projets visent à accroître la capacité de stockage des données sur la sécurité, à affecter les ressources à des secteurs à risques élevés, à solidifier les relations de coopération et les partenariats, et à communiquer de façon proactive avec les publics cibles. Grâce à la coopération et à l'appui des intervenants de l'industrie, le Ministère peut aborder tous ces enjeux de sécurité d'une perspective proactive en misant sur la promotion de la sécurité, la formation et la sensibilisation, et la réglementation.

Résultat clé : Amélioration continue du haut niveau de sécurité aérienne au Canada afin de réduire de 25 p. 100 le nombre d'accidents et d'accidents mortels d'ici 2005. Amélioration du taux de confiance du public dans notre programme d'aviation civile de sorte qu'en 2005, 90 p. 100 des répondants à une recherche sur l'opinion publique affirmeront que le transport aérien au Canada est sécuritaire ou très sécuritaire.

Supervision de la sécurité à la suite de la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International

À la suite de la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International (y compris Air BC, Air Ontario, Air Nova et les Lignes aériennes régionales de Canadien International), Transports Canada assurera la surveillance réglementaire nécessaire pour que la transition vers la nouvelle structure se fasse en toute sécurité. Cette mesure viendra renforcer la confiance du public dans l'aviation civile. Le Ministère assurera également la surveillance réglementaire des compagnies existantes, procédera à la certification des compagnies fusionnées et, enfin, effectuera des vérifications post intégration.

Résultat clé : Progression vers l'objectif de Vol 2005, c.-à-d. réduire de 40 p. 100 la moyenne quinquennale du nombre d'accidents d'aviation des compagnies aériennes majeures.

Sécurité aux aéroports canadiens

Transports Canada est à élaborer un cadre réglementaire pour un système canadien de détection d'explosifs (SDE). Ce système permettra de vérifier les passagers et leurs bagages pour tous les vols en provenance du Canada. La mise en œuvre du SDE doit se faire en tenant compte des exigences de sécurité aux aéroports visés et, aussi, des niveaux de trafic. Transports Canada travaille avec l'industrie canadienne de l'aviation à l'élaboration d'un cadre stratégique de mise en œuvre du SDE. Un financement de 10 millions de dollars a été annoncé dans le Budget 2000 pour divers aspects de ce projet.

Le système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada (SIDTC) vise à améliorer la qualité et l'efficacité de la sécurité aéroportuaire en modernisant le processus d'attestation sécuritaire. Dans un effort conjoint avec la GRC, Transports Canada investira environ 5,8 millions de dollars dans la révision et la mise à jour de son processus d'attestation sécuritaire d'ici le printemps 2002, afin de répondre à la demande toujours croissante de vérifications du personnel aux aéroports.

Résultat clé : Plus grande sécurité aérienne pour les vols internationaux, et réduction du nombre d'accidents et d'incidents susceptibles de résulter d'une interférence illicite.

Programme de surveillance et d'inspection des petits navires commerciaux

Ce programme de la Sécurité maritime vise à réduire le nombre d'accidents de petits navires (moins de 15 tonnes et moins de 12 passagers) en veillant à ce que ces navires soient exploités en toute sécurité et conformément aux règlements établis. Un programme de surveillance ponctuelle — par opposition à des inspections annuelles — est considéré comme le moyen le plus efficace de vérifier si l'équipement de sécurité approprié (incendie et sauvetage) se trouve à bord des navires en tout temps et si les exploitants se préoccupent de la sécurité à longueur d'année.

Résultat clé : Réduction du nombre d'accidents et d'incidents mettant en cause des petits navires à passagers.

Certificat de compétence canadien

En réponse aux préoccupations soulevées lors de la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur l'utilisation frauduleuse des certificats, on a ajouté à la Norme de formation, de délivrance des brevets et de veille (STCW) une nouvelle clause internationale exigeant l'enregistrement, la consignation et la production de nouveaux certificats de compétence canadiens numérisés pour les officiers de pont et les officiers mécaniciens. Transports Canada est l'organisme de certification chargé d'approuver auprès de l'OMI la nouvelle norme STCW au nom du Canada. La délivrance des nouveaux certificats coûtera environ 1 million de dollars au cours des deux prochaines années.

Résultat clé : Plus grande sécurité, et réduction du nombre d'accidents et d'incidents maritimes résultant d'une utilisation frauduleuse de certificats ou d'une interférence illicite.

Cadre de gestion des données

Il est essentiel de disposer de données fiables pour pouvoir évaluer l'état du réseau de transport. Ce cadre multimodal permettra au secteur d'activité Sécurité et Sûreté de gérer plus efficacement ses sources de données. La qualité et l'intégrité des données partagées s'en trouveront améliorées, de même que le processus décisionnel puisqu'il se fondera sur de l'information pertinente et fiable. Le cadre de gestion des données permettra l'analyse des tendances, l'évaluation des risques et la mesure du rendement. Le projet fera appel à la participation d'intervenants externes.

Résultat clé : Meilleures décisions de gestion fondées sur de l'information pertinente et fiable.

3.3.2 Encourager la compétitivité dans une économie mondialisée

Le commerce mondial, alimenté par les accords internationaux comme l'ALE, l'ALENA et l'OMC, connaît une croissance vigoureuse qui dépasse aujourd'hui la croissance du commerce intérieur. En tant que demande dérivée, le transport a connu une évolution similaire, si bien que ce sont les activités internationales des transporteurs (camion, rail, air et marine) qui stimulent leur croissance. L'industrie des transports, qui est intégralement liée à la fonction commerciale, s'oriente résolument vers la mondialisation. Ses intervenants prennent de l'importance : ils tirent une part croissante de leurs recettes de leurs échanges à l'étranger, ils se définissent de plus en plus comme des pions du marché mondial ou nord-américain et ils créent des fusions ou des partenariats avec des transporteurs étrangers. Dans ce contexte de mondialisation, la structure de nos marchés nationaux et de nos régimes réglementaires sont à l'ordre du jour d'un nombre grandissant de débats et de négociations, tant sur la scène internationale que sur la scène régionale. Il est évident que les liens entre les programmes nationaux et internationaux de Transports Canada se resserent. Le Canada a une certaine influence sur l'orientation mondiale, mais il ne peut la contrôler. Chose certaine, nos réactions nationales à toutes ces pressions dicteront de plus en plus le programme d'action du gouvernement canadien.

Le Canada se doit de livrer une concurrence efficace dans l'économie mondiale. Plusieurs initiatives ministérielles ont d'ailleurs été lancées au cours des dernières années dans le but précis d'accroître la concurrence. Mentionnons, par exemple, la déréglementation de l'industrie du camionnage et de l'industrie aérienne intérieure, l'assouplissement de la réglementation économique de l'industrie ferroviaire, la signature d'ententes de libéralisation

avec des partenaires commerciaux clés, et l'élaboration de politiques internationales sur les services aériens de marchandises et les services d'affrètement. Toutes ces initiatives ont contribué à rendre le réseau canadien de transport plus concurrentiel. Nos politiques de déréglementation et la réduction des subventions ont grandement contribué à améliorer la performance du réseau. D'une perspective annuelle, les changements concernant la productivité dans les transports entre 1981 et 1997 représentent 9,5 milliards de dollars. Étant donné la forte concurrence engendrée par la déréglementation, la plus grande partie de ces gains (8,1 milliards de dollars) ont été transférés aux consommateurs et aux expéditeurs sous forme de réductions de prix.

Transports Canada a pour mandat d'établir des normes techniques en matière de sécurité et d'environnement pour tous les modes relevant de la compétence fédérale. Les normes techniques applicables au transport aérien et maritime international sont régies par des conventions internationales établies par l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Dans le domaine de la réglementation internationale des véhicules automobiles, le Ministère a contribué à l'élaboration de l'accord mondial des Nations Unies sur la réglementation technique de la sécurité et de la performance environnementale des véhicules routiers, à titre de contre- signataire. Transports Canada travaille avec d'autres pays à l'élaboration de normes techniques d'application mondiale, et il a l'intention de les incorporer dans sa propre réglementation par souci d'efficacité et d'harmonisation. Le Ministère est à revoir la *Loi sur les transports routiers*, afin de trouver des façons de mieux harmoniser la réglementation canadienne et internationale sur les véhicules automobiles et, par conséquent, d'accroître la compétitivité des fabricants canadiens. Dans l'arène nationale, le Ministère continue de travailler avec les provinces, les territoires et l'industrie du transport routier, dans le but d'assurer une application plus uniforme du Code national de sécurité.

Bref, le Ministère devra se concentrer sur trois grands défis :

(1) promouvoir les initiatives collectives qui favoriseront l'harmonisation et les partenariats dans des domaines de transport relevant à la fois des provinces, des territoires et des municipalités (p. ex. application du Code national de sécurité aux autobus et aux camions, chemins de fer d'intérêt local);

(2) coordonner les efforts d'harmonisation avec les États-Unis et à l'échelle internationale (p. ex. normes internationales), dans le but d'améliorer l'harmonisation sans compromettre nos normes de sécurité rigoureuses;

(3) suivre de près l'incidence des accords internationaux et canado-américains (p. ex. ALENA, OMC, AOTC) sur la réglementation du transport intérieur.

Négociations commerciales internationales

Le gouvernement du Canada participe actuellement à plusieurs négociations commerciales qui pourraient donner lieu à de nouvelles obligations juridiques, outre celles déjà en place, aux termes de l'Accord de libre-échange nord-américain et de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Les négociations portent notamment sur les services de l'OMC, la Zone de libre-échange des Amériques, et diverses initiatives commerciales bilatérales (p. ex. Costa Rica, Singapour, Amérique centrale). La participation active du Ministère permet de fournir des conseils sectoriels efficaces, de préserver une certaine souplesse dans les règles commerciales pour permettre au Ministère de réaliser son mandat et ses objectifs sans restriction, et d'élargir les créneaux d'exportation pour l'industrie canadienne des transports.

Résultat clé : Appuyer le Canada dans ses démarches commerciales et contribuer au renforcement de l'économie canadienne.

Étude sur l'intégration des modes de transport en Amérique du Nord

Transports Canada entreprendra une étude détaillée des grands réseaux de transport de marchandises en Amérique du Nord, pour voir comment ils se font concurrence et comment ils se complètent. L'étude portera sur toutes les installations modernes et les services s'y rattachant. On y expliquera les facteurs justifiant l'utilisation de systèmes individuels, ainsi que les changements attribuables à l'évaluation de la chaîne d'approvisionnement mondiale et leur impact prévu sur la compétitivité du réseau canadien de transport.

Résultat clé : Déterminer comment les réseaux de transport de marchandises en Amérique du Nord se font concurrence et se complètent, en relevant les facteurs qui permettraient la mise en place d'un réseau de transport concurrentiel et intégré.

Examen de la *Loi sur les transports au Canada*

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) oblige le ministre des Transports à procéder à l'examen détaillé de la LTC et de toute autre loi pertinente relevant de sa responsabilité. L'examen servira à déterminer si la LTC et les lois connexes fournissent aux Canadiens un réseau de transport efficace, efficient, flexible, abordable et accessible. Cet examen pourrait donner lieu à des modifications à la politique nationale des transports et à la loi, si des changements s'avèrent nécessaires pour atteindre les objectifs établis. Un comité a été formé par le ministre des Transports pour effectuer l'examen de la LTC entre juillet 2000 et juin 2001. Lorsque le ministre aura reçu le rapport d'examen, il répondra formellement aux recommandations du comité et exposera la position du gouvernement face aux défis qui attendent l'industrie canadienne des transports et aux solutions possibles.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'un réseau de transport efficient, efficace, flexible, abordable et accessible, en recommandant des modifications et des initiatives législatives qui s'avèrent nécessaires à la suite de l'examen de la LTC.

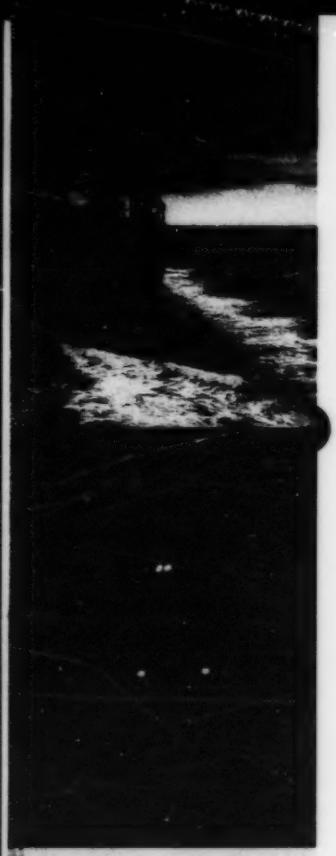
Examen de la politique aérienne internationale

Le Ministère est à examiner la politique aérienne internationale du Canada dans le but de favoriser une plus grande libéralisation. Il envisagera des mesures qui rendront le marché des services aériens réguliers internationaux plus ouvert et plus concurrentiel, et qui créeront des occasions d'expansion pour les transporteurs canadiens. Cette politique établit un cadre pour les 70 accords bilatéraux conclus entre le Canada et ses partenaires étrangers, et elle précise comment les droits de service devraient être répartis parmi les transporteurs canadiens.

Résultat clé : Contribuer à la création d'un marché de transport aérien international plus concurrentiel, en modifiant la politique de manière à alléger la réglementation et à offrir des services aériens internationaux plus efficaces aux Canadiens et de nouvelles occasions d'affaires aux transporteurs aériens et administrations aéroportuaires du Canada.

Restructuration et surveillance de l'industrie aérienne

En juillet 2000, une loi a été adoptée pour assurer la restructuration ordonnée de l'industrie aérienne au Canada, de manière à perturber le moins possible les communautés, le public



voyageur et les employés des compagnies aériennes. La loi traite de la sécurité et des aspects linguistiques, et elle repose sur cinq principes de base : protection contre les prix abusifs, protection du service aux petites collectivités, traitement équitable des employés, renforcement de la concurrence, et maintien de la propriété et du contrôle canadiens. La loi prévoit des mesures concernant la fusion et l'acquisition des principaux transporteurs aériens, des dispositions révisées sur les avis de sortie du marché, une surveillance plus large des prix intérieurs, de nouveaux pouvoirs dans le domaine des pratiques anti-concurrentielles des transporteurs aériens, et une définition claire de la responsabilité d'Air Canada de fournir des services au public dans les deux langues officielles. Dans le secteur aérien, les questions d'intérêt national continueront de porter sur le choix et la protection du consommateur, le service aux petites collectivités, et l'accès des nouveaux venus à l'infrastructure aéroportuaire.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'une industrie aérienne concurrentielle qui fournit un niveau de service acceptable et à juste prix partout au Canada et qui livre une concurrence efficace sur le marché mondial, en veillant à ce que les objectifs de la nouvelle loi soient atteints.

Élaboration d'une stratégie pour les Grands Lacs et la voie maritime

En réponse au document de l'industrie maritime intitulé *La voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent : Une vision claire pour l'avenir*, le Ministère élabore actuellement, en consultation avec la Garde côtière canadienne et d'autres intervenants, une stratégie maritime canadienne pour les Grands Lacs et la voie maritime. Il passera en revue la politique maritime canadienne actuelle, tiendra compte des préoccupations des intervenants, et examinera toutes les mesures et options possibles pour renforcer la compétitivité de cette infrastructure majeure du secteur maritime.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'une industrie de transport maritime qui soit à la fois sécuritaire, efficiente, concurrentielle et respectueuse de l'environnement, en évaluant la politique maritime canadienne actuelle et en examinant toutes les mesures et options possibles.

Surveillance de la réforme du transport du grain

En mai 2000, le gouvernement fédéral annonçait des changements majeurs aux politiques de transport et de manutention du grain. Mentionnons, par exemple, l'instauration et l'expansion progressive d'un processus d'appel d'offres pour les envois de la Commission canadienne du blé, le remplacement du barème des taux de transport du grain par un plafond des recettes annuelles des compagnies de chemin de fer, l'amélioration des dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* concernant la rationalisation des embranchements et l'arbitrage, le programme de financement provisoire de 175 millions de dollars pour les routes servant au transport du grain dans les Prairies, et la mise en place d'un mécanisme pour suivre de près l'impact des réformes sur la performance globale du système de transport et de manutention du grain. Le Ministère est à créer un programme de surveillance du système, et il entreprendra un suivi indépendant pour faire rapport de la performance du système. Cette information permettra d'analyser l'efficience, l'efficacité et la responsabilisation du système, de corriger les problèmes et de déterminer les possibilités d'améliorations.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'un système de transport et de manutention du grain plus efficient, plus responsable et davantage axé sur les pratiques commerciales,

qui saura mieux répondre aux besoins des producteurs, des expéditeurs et des clients du grain des Prairies canadiennes, en suivant de près la récente réforme et en évaluant son efficacité.

3.3.3 Appuyer le développement des infrastructures

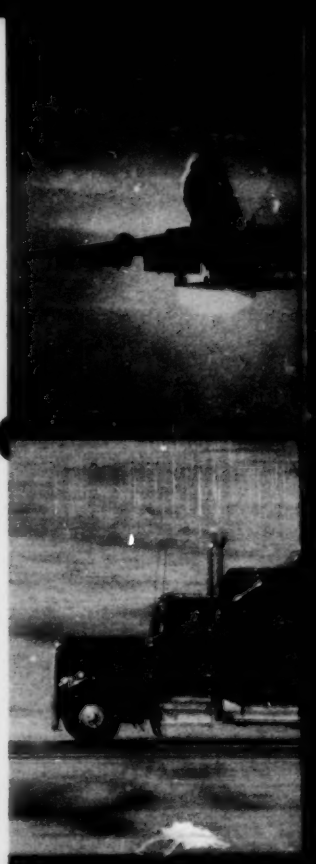
Une infrastructure de transport de haute qualité est essentielle pour maintenir la compétitivité du pays, attirer les investisseurs étrangers, respecter l'environnement et assurer une bonne qualité de vie. La demande sans précédent dans les corridors clés et les portes d'entrée internationales, la congestion dans nos centres urbains, et l'entretien de l'infrastructure dans les régions rurales et éloignées sont autant de facteurs sur lesquels nous devrons nous pencher pour bien soutenir la croissance économique et la qualité de vie des Canadiens. Le principal enjeu dans tous ces dossiers de transport terrestre est de trouver une source durable de financement, y compris par partenariat public-privé, tout en assurant des règles du jeu équitables et en favorisant le respect de l'environnement. L'infrastructure de surface est essentielle à la santé économique du pays et à la sécurité des Canadiens, puisque plus de 40 p. 100 de notre produit intérieur brut et un emploi sur trois dépendent du commerce. En février 2000, une contribution de 600 millions de dollars a été annoncée dans le budget fédéral pour le programme d'infrastructures routières stratégiques.

Dans les autres modes de transport, les entités résultant de nos réformes (ports, aéroports, voie maritime du Saint-Laurent, système de navigation aérienne) nécessiteront une supervision et une gérance pour protéger l'intérêt public. Le régime de gouvernance de ces entités et leur responsabilisation face au public constituent des questions fondamentales d'intérêt public. Il sera toujours délicat de trouver le bon équilibre entre le besoin d'autonomie (qui doit être accordée à ces entités pour qu'elles puissent fonctionner comme des entreprises commerciales) et le besoin d'une protection adéquate de l'intérêt public. En deux mots, nous devons constamment polir notre approche afin que les monopoles naturels ou quasi naturels exercent leur activité dans le plus grand respect de l'intérêt public.

Les décisions concernant l'infrastructure, que ce soit dans le cadre d'une politique, d'un programme ou d'un projet, sont de plus en plus examinées à la loupe et mises à rude épreuve à la lumière des principes de développement durable. Il est devenu essentiel d'assurer un sain équilibre entre tout un éventail d'aspects économiques, sociaux et environnementaux.

Revitalisation du secteur riverain de Toronto

À l'automne 2000, le gouvernement fédéral s'est engagé à consacrer 500 millions de dollars à la première phase du projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto, dans le but d'appuyer la Ville de Toronto dans sa demande d'accueillir chez elle les Jeux olympiques et paralympiques de 2008. Le gouvernement fédéral, la province de l'Ontario et la Ville de Toronto sont partenaires à parts égales dans ce projet, et ils ont établi un comité directeur intergouvernemental formé de cadres supérieurs de chaque palier. Transports Canada assume le rôle de premier ministère fédéral dans ce dossier. Le comité doit entreprendre plusieurs travaux à court terme, par exemple déterminer et coordonner les études et projets nécessaires à l'exécution de la première phase du projet de réaménagement riverain, appuyer la soumission de la Ville de Toronto pour les Jeux olympiques, et établir une société à long terme qui gérera des projets conjoints.



Résultat clé : Contribuer à la revitalisation du secteur riverain de Toronto et appuyer la demande de la Ville de Toronto d'accueillir chez elle les Jeux olympiques et paralympiques de 2008, en maximisant les efforts des gouvernements participants et en gérant la contribution du gouvernement fédéral.

Cadre stratégique pour les aéroports

La mise en place d'un réseau d'aéroports efficace et efficient au Canada est une des clés de la prospérité du pays. Ces dernières années, le Ministère a examiné le rendement des quatre premières administrations aéroportuaires locales (AAL). À la lumière des résultats de cet examen, on envisage de réviser le cadre stratégique pour les aéroports afin de tenir compte des exigences des intervenants et de clarifier le régime de gouvernance et de transparence des aéroports du Réseau national des aéroports (RNA).

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'un réseau d'aéroports nationaux à la fois efficient, efficace, flexible et abordable, et soutenir la compétitivité du secteur aérien par l'élaboration de lois.

Examen des loyers aux aéroports

Des intervenants de l'industrie ont reproché au gouvernement de n'avoir aucune politique sur les loyers de la Couronne aux aéroports du RNA loués à des administrations aéroportuaires. En revanche, le vérificateur général a reproché à Transports Canada de ne pas avoir déterminé la juste valeur marchande d'immobilisations aéroportuaires et d'occasions d'affaires faisant l'objet d'une cession. Le Ministère envisagera la possibilité d'un examen des loyers, y compris le calendrier et les paramètres d'exécution.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'un réseau de transport aérien efficient, efficace, flexible et abordable, en évaluant la nécessité de procéder à un examen des loyers.

Administration des baux des aéroports du RNA

Transports Canada continue de renforcer son rôle de propriétaire en ce qui concerne l'administration des baux conclus avec les administrations aéroportuaires (18 à ce jour) pour l'exploitation des aéroports du RNA. Le Ministère est à mettre en œuvre un programme de suivi des baux plus rigoureux et à élaborer des outils qui assureront un traitement uniforme des baux à l'échelle nationale, tout en tenant compte des conditions particulières de chaque bail. L'importance du rôle de propriétaire a été soulignée dans l'examen des baux des AAL et confirmée par le Bureau du vérificateur général.

Résultat clé : Administration efficace des baux des aéroports du RNA.

Ententes de contribution aux projets routiers

Les routes constituent la colonne vertébrale de notre activité commerciale, puisque 75 p. 100 des envois de marchandises (en valeur) se font par camion. Elles servent également à 90 p. 100 des déplacements interurbains. Même si les routes au Canada relèvent de la responsabilité des provinces, le Ministère a néanmoins pour rôle de travailler de près avec ses partenaires pour s'assurer que le déplacement des personnes et des marchandises aux quatre coins du pays continue d'être soutenu comme il se doit et que l'économie soit renforcée par le réseau de transport. Le Ministère participe à une série d'ententes fédérales-provinciales de financement à coûts partagés, qui ont pour but de préserver et d'améliorer l'efficience et la sécurité du réseau routier existant.

L'initiative exige la négociation et la mise en œuvre de nouvelles ententes de contribution fédérales-provinciales qui s'inscrivent dans le nouveau programme d'infrastructure du gouvernement.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'une infrastructure de transport terrestre sécuritaire, efficiente et efficace fondée sur les principes de développement durable, qui favorise le commerce interprovincial et international, répond aux besoins des Canadiens et dessert le trafic commercial et personnel.

Programmes de traversiers constitutionnels et subventionnés

Le Ministère est chargé d'assurer l'intégrité du service de traversiers constitutionnel qui relie Terre-Neuve au reste du Canada. Dans l'exécution de ce mandat, Transports Canada verse une affectation annuelle d'environ 38 millions de dollars à Marine Atlantique SCC. Les services commercialisés dans d'autres régions maritimes reçoivent pour leur part des subventions d'exploitation, et ils utilisent également les immobilisations fédérales comme les installations terminales et les navires. De plus, suivant la politique voulant que la responsabilité des services de traversiers soit transférée du gouvernement fédéral à la Colombie-Britannique, l'entreprise B.C. Ferries reçoit une subvention annuelle qui augmente à chaque année selon l'indice du coût de la vie à Vancouver.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place de services de traversiers sécuritaires, efficients et économiques qui sauront répondre à la demande et remplir les obligations prévues par la constitution et par la politique sur les communautés éloignées, grâce à une aide financière directe ou indirecte.

Administrations portuaires canadiennes

Dans le cadre de l'initiative gouvernementale visant à rationaliser le réseau de transport maritime au Canada, Transports Canada continue de travailler à l'établissement et à la supervision des administrations portuaires canadiennes (APC) qui forment le réseau des grands ports sous gestion indépendante. Cette initiative a été créée dans le but d'alléger le fardeau du contribuable canadien et de rendre le réseau de transport maritime plus efficient.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'un réseau de ports concurrentiels et efficients axés sur les pratiques commerciales et les besoins locaux, grâce à l'établissement d'APC financièrement indépendantes qui sont gérées au palier local ou régional en fonction des besoins des communautés et des utilisateurs desservis.

Revitalisation de VIA Rail

Le gouvernement fédéral a annoncé que VIA Rail recevrait un financement accru pour les dépenses en immobilisations de 401,9 millions de dollars sur cinq ans. Ces fonds devront servir à renouveler les immobilisations et à aider VIA à s'ajuster à la nouvelle hausse de trafic. VIA Rail est à élaborer un plan d'immobilisations à long terme dans le cadre de son plan d'entreprise général, qui prévoit le remplacement du matériel roulant dans les plus brefs délais possibles. Transports Canada veillera à ce que ces fonds nouveaux soient utilisés selon les directives du gouvernement.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'un réseau de transport ferroviaire des voyageurs qui soit à la fois sécuritaire, efficient et accessible, en s'assurant que VIA utilise à bon escient les fonds versés par le gouvernement.

Liaison air-rail entre la gare centrale de Toronto (Union Station) et l'aéroport international Pearson

Le réaménagement de l'aéroport international Pearson fournit l'occasion unique d'améliorer le transport en commun dans la Région du Grand Toronto. Le ministre des Transports a annoncé que l'établissement d'une liaison de train rapide entre la gare Union Station et l'aéroport international Pearson constituait une grande priorité au chapitre des transports. Ce service devrait offrir un accès facile et sécuritaire aux voyageurs qui se rendent à l'aéroport ou en proviennent. Il devrait aussi compléter les services ferroviaires interurbains et de banlieue déjà en place, en offrant des liaisons intermodales intégrées.

Le Ministère se prépare à solliciter des déclarations d'intérêt de soumissionnaires intéressés au financement, à la construction et à l'exploitation d'un service ferroviaire exclusif entre la gare Union Station et l'aéroport international Pearson. La suite de ce dossier dépendra du succès du processus de déclaration d'intérêt, qui devrait être lancé à l'été 2001.

Résultat clé : Amélioration des déplacements, réduction de la congestion et amélioration de la durabilité de l'environnement dans la Région du Grand Toronto, en sondant l'intérêt du secteur privé par rapport à l'établissement d'une liaison intermodale.

Stratégie de transport urbain

Le phénomène de l'urbanisation au Canada a nécessairement un impact important sur le transport urbain, notamment sur le plan de l'économie, de l'environnement et de la sécurité. Les véhicules automobiles sont de plus en plus nombreux, et les distances de déplacement de plus en plus grandes. Le réseau routier ne répond plus à la demande, le système de transport en commun dessert moins de gens, les émissions de gaz à effet de serre augmentent, et les avertissements de mauvaise qualité de l'air sont maintenant chose courante en période estivale dans les villes canadiennes. Voilà autant de tendances à long terme qui compromettent la santé des Canadiens et qui coûtent cher. Dans son discours du Trône de 2001, le gouvernement fédéral a déclaré qu'il allait coopérer avec ses partenaires provinciaux et municipaux pour améliorer l'infrastructure du transport en commun au Canada. Le Ministère s'engage donc à explorer les diverses options qui pourraient permettre de réduire la congestion dans les centres urbains.

Résultat clé : Contribuer à l'amélioration du transport urbain et à la réalisation de l'objectif du gouvernement de créer des communautés plus vigoureuses et plus sûres, en explorant diverses options qui régleront les problèmes de congestion dans les centres urbains.

Études et projets sur les points de passage frontaliers

Chaque jour, plus de 250 000 voyageurs et des marchandises d'une valeur de un milliard de dollars franchissent la frontière Canada/États-Unis. Le Canada a exporté par route l'équivalent de 136 milliards de dollars de marchandises en 1996, soit presque la totalité des marchandises destinées aux marchés américains et mexicains. Le plus gros de ces échanges ont transité par un nombre relativement limité de points de passage frontaliers. Pour planifier efficacement en fonction de l'augmentation soutenue du trafic international, le gouvernement fédéral participera à plusieurs projets et études sur les points de passage frontaliers qui auront pour but de déterminer la demande future. Par exemple, en ce moment, le Ministère travaille avec la province de l'Ontario et les États-Unis pour examiner les problèmes de capacité au point de passage Detroit-Windsor.

Résultat clé : Mise en place de points de passage frontaliers internationaux sécuritaires et efficients aux principaux ports d'entrée du Canada, qui sauront assurer le traitement efficace du trafic commercial et personnel qui ne cesse d'augmenter.

Association mondiale de la route

En septembre 1999, le ministre annonçait la formation du Comité national canadien de l'Association mondiale de la route (CNC-AIPCR). L'AIPCR est une association de plus de 97 gouvernements qui compte à son actif 2 000 membres provenant de plus de 113 pays. C'est le plus important forum international où les membres peuvent discuter de l'éventail complet des enjeux du transport routier. Le Comité national canadien permet à Transports Canada et aux gouvernements provinciaux et territoriaux de faire connaître l'expertise canadienne en matière de route. Il permet également aux entrepreneurs canadiens d'être très actifs dans l'organisation et, par conséquent, de mieux se faire connaître sur le marché mondial.

Résultat clé : Échange d'information technique qui contribue à la mise en place d'une infrastructure de transport terrestre à la fois sécuritaire, efficiente et efficace, et qui favorise la coopération internationale, une plus grande visibilité pour les entreprises canadiennes, et le développement économique.

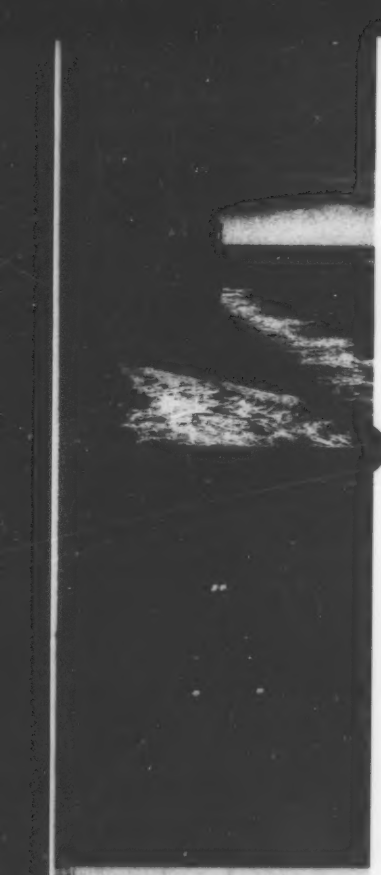
Gestion des immobilisations

Le Ministère joue un rôle direct dans le suivi de l'entente de gestion des immobilisations conclue avec la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent. Cette entente est essentielle à l'exploitation courante et à la planification à long terme de la voie maritime, corridor commercial vital tant pour le Canada que pour les États-Unis. Une initiative clé est sans aucun doute la cession de 177 propriétés excédentaires de la Voie maritime à la Société immobilière du Canada. La gestion des immobilisations comprend aussi l'administration des ententes concernant la voie maritime, le pont de la Confédération et le pont Victoria. Le Ministère assume également un rôle de supervision auprès des ponts suivants : Jacques-Cartier, Champlain, Mille-Îles, Sault Ste. Marie, Blue Water, Peace et pont international de la voie maritime.

Résultat clé : Contribuer à la mise en place d'une infrastructure de transport terrestre à la fois sécuritaire, efficiente et efficace, fondée sur les principes de développement durable, qui favorise le commerce interprovincial et international, répond aux besoins des Canadiens et dessert le trafic commercial et personnel.

3.3.4 Promouvoir la durabilité des transports

Le transport durable et le changement climatique demeureront des enjeux publics majeurs dans un avenir prévisible, et ils représentent deux des grands défis pour l'industrie mondiale des transports. Compte tenu des taux de croissance prévus pour les 40 prochaines années, on estime que le nombre de propriétaires de voiture augmentera de 800 millions. Si l'on s'en tient à la technologie et aux usages d'aujourd'hui, il est évident que l'environnement subira un coup énorme partout sur la planète. Les transports sont responsables de 25 à 50 p. 100 des principaux polluants atmosphériques qui contribuent à la formation du smog dans les centres urbains.



Stratégie de développement durable

La Stratégie de développement durable (SDD) est notre outil principal pour promouvoir le transport durable au Ministère et dans le secteur des transports. Au sein du Ministère, il est possible d'intégrer les principes de développement durable en incorporant des facteurs environnementaux, sociaux et économiques dans nos politiques et programmes, en tenant compte de l'environnement dans l'exécution de notre mandat de sécurité et de sûreté (p. ex. la réglementation) et dans nos projets de recherche et développement, et en communiquant efficacement le concept du développement durable à tous les employés. Dans le secteur des transports, l'intégration des principes de développement durable peut se faire grâce à des activités diverses : éducation, promotion, sensibilisation, renforcement des capacités, réglementation, conformité volontaire, incitatifs et reconnaissance des pratiques exemplaires. Toutes ces initiatives permettront au secteur des transports de mieux comprendre les enjeux liés au transport durable.

En février 2001, Transports Canada déposait sa deuxième Stratégie de développement durable, qui comprenait 7 défis stratégiques et 29 engagements précis en matière de transport. Les travaux qu'effectue le Ministère dans ce domaine, que ce soit seul ou en partenariat avec d'autres ministères fédéraux, d'autres paliers de gouvernement ou des intervenants, contribueront à la mise en place d'un réseau de transport durable — un réseau à la fois sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement pour les générations d'aujourd'hui et de demain. Au cours des trois prochaines années, le Ministère mettra en œuvre sa SDD, et améliorera son système de gestion du développement durable qui se fonde sur le modèle ISO 14001. Le *Plan d'action 2000 sur le changement climatique* (voir ci-dessous) constitue un élément majeur de la stratégie. Un groupe consultatif national surveillera de près la mise en œuvre du SDD, et des engagements précis seront pris en coopération avec les provinces, les territoires, les municipalités et d'autres intervenants clés du secteur des transports.

Résultat clé : Mise en place d'un réseau de transport respectueux de l'environnement.

Qualité de l'air et changement climatique

Les transports constituent la plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre au Canada, représentant environ 25 p. 100 des émissions totales. En l'absence de nouvelles politiques ou de changements dans les prix, tout indique que les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports dépasseront les niveaux de 1990 de 32 p. 100 en 2010, et de 53 p. 100 en 2020. En ce moment, les automobiles et les camions sont à eux seuls responsables de la moitié des émissions. Mais, d'après les prévisions de croissance économique, tout indique que les trois sources d'émissions qui prendront le plus d'expansion entre 1990 et 2020 sont les avions, les camions et les véhicules tous terrains. Mentionnons également que les transports sont une importante source de smog, particulièrement dans les centres urbains.

Le protocole de Kyoto, s'il est ratifié, obligera le Canada à réduire ses émissions de 6 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990 entre 2008 et 2012. En octobre 2000, le gouvernement du Canada a annoncé son *Plan d'action 2000 sur le changement climatique*, qui énonce une série de mesures coordonnées, soutenues et informées que prendront les gouvernements, l'industrie, les groupes d'intérêt et les Canadiens dans tous les secteurs de l'économie. En coopération avec Ressources naturelles Canada, Transports

Canada guidera l'élaboration et la mise en œuvre du volet « transport » de ce plan. Ce volet traite de cinq grandes questions : le transport urbain, l'efficience énergétique des nouveaux véhicules, la production de l'éthanol-carburant, l'infrastructure de ravitaillement des véhicules à pile à combustible, et le transport des marchandises.

Résultat clé : Réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres émissions atmosphériques provenant du secteur des transports à l'appui de l'objectif national du Canada, et réduction de l'impact des émissions atmosphériques provenant du secteur des transports.

Assainissement de l'environnement

Transports Canada travaille fort afin d'atténuer et de prévenir le plus possible les dommages à l'environnement causés par les transports. Une activité importante est l'évaluation environnementale des propriétés appartenant ou ayant déjà appartenu à Transports Canada. Une mauvaise gestion des lieux contaminés peut compromettre la santé et la sécurité du public et entraîner des responsabilités légales. Transports Canada participe à des groupes de travail interministériels pour assurer une gestion uniforme des lieux contaminés à l'échelle du gouvernement fédéral. C'est d'ailleurs dans cette optique qu'il élaborera un cadre de gestion des lieux contaminés d'ici 2001–2002.

Résultat clé : Prévention et atténuation des dommages causés à l'environnement par les activités de Transports Canada.

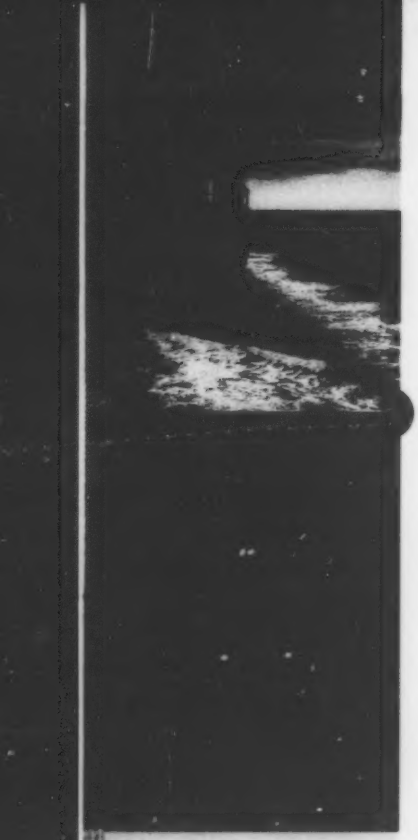
Système de gestion de l'environnement

Afin de respecter ses engagements en matière de gestion environnementale de ses aéroports, ses entrepôts et ses immeubles à bureaux, Transports Canada s'affaire à mettre en œuvre un système de gestion de l'environnement (SGE) et à faire valoir les avantages d'adopter de bonnes pratiques environnementales et des normes rigoureuses dans le secteur des transports. En 1999, le Ministère a élargi la portée de son SGE pour y ajouter de nouvelles activités et opérations. Un programme sera mis sur pied en 2001–2002 pour informer les employés de la politique ministérielle d'évaluation environnementale et pour améliorer la capacité du Ministère à effectuer ces évaluations. À compter de 2000–2001, le Ministère atteindra également six objectifs révisés du SGE qui portent principalement sur ses responsabilités opérationnelles actuelles. Le Canada mettra en œuvre un programme de surveillance environnementale pour toutes ses propriétés, dans le but d'assurer la conformité aux règlements établis et de relever les meilleures pratiques et les responsabilités éventuelles.

Résultat clé : Prévention et atténuation des dommages causés à l'environnement par des activités liées au transport.

3.3.5 Faciliter la transition vers une économie axée sur le savoir

La transition vers une économie axée sur le savoir est un grand défi au Canada. Les gouvernements et les entreprises se focalisent sur les nouvelles technologies — commerce électronique, Internet, systèmes de transport intelligents (STI) — pour rationaliser et même remplacer les systèmes-papier. Les citoyens et les entreprises utiliseront de plus en plus ces technologies pour avoir facilement accès aux services et à l'information du gouvernement.



Transports Canada doit porter son attention sur deux éléments particuliers : l'interaction avec le public dans cette nouvelle économie, et la réaction du secteur des transports. Le Ministère a besoin de plus d'information pour savoir comment le secteur canadien des transports s'adapte à cette transition vers une économie axée sur le savoir. En ce moment, notre rôle consiste à réglementer la sécurité des technologies de transport, à innover en matière de transport par la recherche et le développement et, plus récemment, à promouvoir les STI et les innovations.

Systèmes de transport intelligents

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont essentiels pour relier les transports à l'économie axée sur le savoir et aux outils essentiels destinés à améliorer la sécurité, l'efficience opérationnelle, la productivité et l'environnement. Les STI aideront à optimiser la capacité existante et à faciliter l'intégration multimodale et multijuridictionnelle des activités de transport. Le Ministère a établi le Plan STI du Canada et en dirige la mise en œuvre. Ce plan vise à promouvoir l'élaboration et le déploiement des STI pour tous les modes dans les régions urbaines et rurales du pays. Dans ce dossier, Transports Canada travaille avec la Société de systèmes de transport intelligents du Canada, les provinces, les territoires et municipalités, d'autres ministères fédéraux, le milieu universitaire, le secteur privé et les États-Unis.

Résultat clé : Amélioration du flux de la circulation dans les corridors congestionnés, réduction de la congestion aux points de passage frontaliers, et augmentation de la productivité grâce à diverses initiatives entreprises avec des partenaires des secteurs public et privé.

Gouvernement en direct et prestation électronique des services

La pression se fait de plus en plus forte pour que le gouvernement soit plus accessible, réceptif et abordable en offrant de l'information et des services par voie électronique. Dans son discours du Trône de 1999, le gouvernement annonçait son intention d'être reconnu à l'échelle mondiale comme l'État le plus branché offrant au peuple canadien l'accès électronique à tous les renseignements et tous les services gouvernementaux. Les progrès technologiques, les nouveaux modes de prestation, et le nombre croissant de Canadiens branchés ont permis au gouvernement de faciliter l'accès à son information et ses services. Aujourd'hui, plus de 60 p. 100 des Canadiens qui cherchent de l'information gouvernementale le font par Internet. L'initiative Gouvernement en direct (GED) a pour but la prestation électronique des services. Elle cherche à offrir aux Canadiens les services dont ils ont besoin au bon moment, au bon endroit et de manière sûre, pratique et accessible.

Pour donner suite à l'engagement GED du gouvernement vis-à-vis des intervenants et du public, Transports Canada doit augmenter sa capacité de fournir de l'information et des services par voie électronique. Il doit également s'assurer que la prestation de ces services répond effectivement aux besoins des intervenants et du public. Au printemps 2001, un plan stratégique GED sera établi pour définir et prioriser les services qui seront offerts en direct. En 2004, Transports Canada pourrait offrir 85 services différents par voie électronique.

Résultat clé : Prestation rapide et efficiente des services et de l'information de Transports Canada, selon la demande des intervenants et du public.

Programme de recherche et développement

Grâce au développement et à l'application de nouvelles technologies et d'innovations opérationnelles, le programme de recherche et développement (R.-D.) de Transports Canada contribue non seulement à la réalisation de nombreux objectifs stratégiques ministériels et fédéraux, mais aussi à l'avancement du secteur des transports à l'échelle du pays. Le programme sert à orienter les décisions de fond et à favoriser l'amélioration dans des secteurs d'activité comme les systèmes modernes de gestion de la sécurité, le transport durable, le changement climatique et l'accessibilité pour les personnes âgées ou handicapées. Le programme est géré par le Centre de développement des transports et attire de nombreux partenaires nationaux et internationaux.

Le gouvernement fédéral est fermement résolu à faire du Canada une des économies les plus novatrices au monde. Pour y arriver, il faut absolument que nos efforts en R.-D. se classent parmi les cinq premiers pays au monde. Cet objectif, le gouvernement compte l'atteindre en poursuivant un plan en cinq volets qui prévoit notamment que l'investissement fédéral actuel en R.-D. sera doublé d'ici 2010. Dans ce contexte, Transports Canada doit réévaluer les besoins en R.-D. dans le secteur des transports.

Résultat clé : Base de connaissances améliorée, nouvelles technologies et meilleure information pour les décisions, ce qui entraînera une réduction du nombre de blessures et de décès liés aux transports, une réduction des polluants et émissions de gaz à effet de serre attribuables aux transports, et la mise en place d'un réseau de transport concurrentiel, efficient, efficace et accessible.

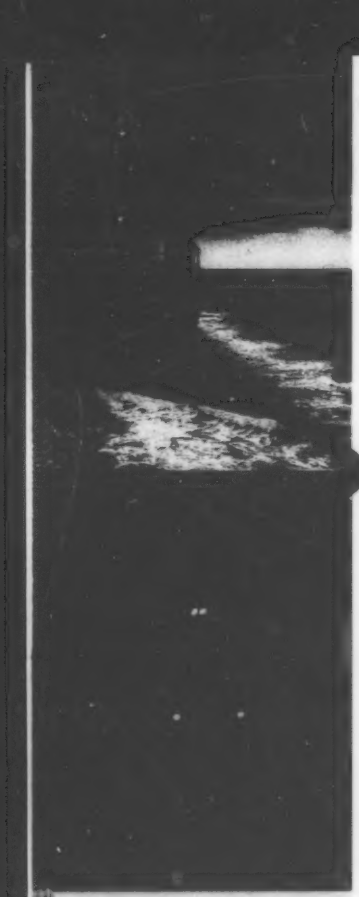
3.3.6 Parachever les programmes de cession

Conformément à la Politique nationale des aéroports (PNA) de 1994, tous les aéroports de Transports Canada, sauf les aéroports éloignés, doivent être cédés à des exploitants locaux. En 1995, Transports Canada annonçait dans sa Politique maritime nationale qu'il ne serait plus propriétaire/exploitant de 549 ports à la fin de l'exercice 2001–2002. L'objectif de ces deux politiques était de transférer la propriété des ports et des aéroports aux entités les mieux placées pour répondre aux besoins locaux, compte tenu des réalités économiques locales, et de voir à ce que les utilisateurs paient leur juste part des coûts. Le programme de cession des aéroports tire à sa fin, et celui de la cession des ports va bon train. Cependant, pour les deux programmes, des facteurs externes sont en jeu, notamment les revendications territoriales des Premières nations et les préoccupations des provinces.

Cession des aéroports

Conformément à la PNA, les aéroports les plus gros et les plus achalandés — c.-à-d. ceux qui font partie du Réseau national des aéroports (RNA) — sont cédés à bail à des administrations aéroportuaires canadiennes. Les petits aéroports (qui ne font pas partie du RNA) sont offerts à des communautés locales. Quant aux aéroports éloignés, ils continueront d'être exploités par Transports Canada dans un avenir prévisible. Le Ministère a accompli des progrès énormes dans le dossier des cessions d'aéroport : il ne reste plus que 19 aéroports à céder d'ici le 31 mars 2002. Ce programme de cession favorisera une gestion des aéroports davantage axée sur les pratiques commerciales et mieux adaptée aux besoins locaux, ce qui viendra renforcer la viabilité des installations aéroportuaires.

Résultat clé : Un réseau aéroportuaire adapté aux besoins des Canadiens, plus particulièrement les passagers et les communautés locales.



Cession des ports

Un an avant la fin du programme de cession des ports établi aux termes de la Politique maritime nationale, il reste à céder 133 ports régionaux/locaux (ou 24 p. 100) des 549 ports initialement prévus. C'est donc dire que Transports Canada demeurera propriétaire de 34 ports éloignés (6 p. 100 des 549 ports initiaux), à moins que d'autres arrangements ne soient pris. Le processus de cession des ports permettra au Canada de s'offrir le meilleur réseau portuaire national qui soit et, par le fait même, de réduire le fardeau du contribuable canadien.

Résultat clé : Mise en place d'un réseau portuaire adapté aux besoins des Canadiens, plus précisément les expéditeurs commerciaux, les passagers et les communautés locales.

4.0 Le programme de gestion

Notre programme de gestion vise à acquérir et maintenir la capacité nécessaire pour atteindre les objectifs du Ministère et pour répondre aux besoins et priorités du Parlement, du public et des organismes centraux. Le programme comporte des éléments clés qui influent sur la capacité des secteurs d'activité à fournir leurs services essentiels. Aussi doit-il tenir compte à la fois de l'étendue des activités ministérielles, de la disponibilité restreinte des ressources, des contraintes de l'heure et de l'environnement.

De nombreux facteurs, que l'on retrouve à l'échelle de l'administration fédérale, ont eux aussi un impact sur notre capacité d'atteindre les résultats voulus : ressources limitées, salaires non concurrentiels des fonctionnaires, vieillissement de l'effectif, utilisation de plus en plus répandue de la technologie pour desservir les clients et les intervenants.

Faisant fond sur les résultats de l'examen des programmes et sur une économie axée sur la mondialisation et le savoir, notre programme de gestion reflète la nécessité de changer notre façon de gérer les ressources humaines, les ressources financières, l'information et la technologie en fonction des valeurs et des pratiques d'un milieu de travail moderne.

Au cours des prochaines années, le Ministère focalisera ses efforts dans les secteurs suivants :

- Renouvellement de l'effectif
- Stratégie de gestion financière
- Stratégie de gestion de l'information et de technologie de l'information (GI/TI)
- Responsabilité envers le public pour l'administration des programmes
- Priorités en matière de communications

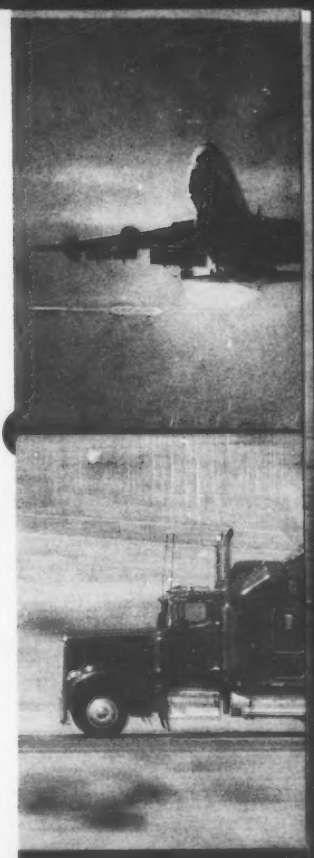
4.1 Renouvellement de l'effectif

Un des plus grands dossiers à l'ordre du jour du programme gouvernemental est le renouvellement de la fonction publique fédérale. De nombreux défis devront être relevés au cours des prochaines années pour assurer la vitalité d'une fonction publique performante. Un nombre sans précédent d'employés prendront leur retraite, ce qui obligera le Ministère à recruter à tous les niveaux et à transférer les connaissances ministérielles à ses nouveaux employés, gestionnaires et hauts dirigeants. De plus en plus, le gouvernement fédéral doit concurrencer le secteur privé pour attirer les gens chez lui, et l'habileté du Ministère à recruter des candidats possédant les compétences et les connaissances requises affectera directement l'exécution de son mandat.

PRINCIPAUX DÉFIS :

- **Recruter des spécialistes du savoir dans des domaines techniques et professionnels**
- **Assurer le transfert des connaissances ministérielles aux nouveaux employés et gestionnaires**
- **Conserver l'effectif malgré la forte concurrence sur le marché du travail**
- **Offrir aux employés des occasions d'acquérir et d'utiliser des connaissances et compétences nouvelles**

Conscient de la concurrence de plus en plus forte dans la recherche de professionnels, Transports Canada est bien déterminé à devenir un employeur de choix. Pour ce faire, il créera un environnement d'apprentissage où les employés pourront acquérir l'expérience et la formation nécessaires pour élargir leurs compétences et réaliser leurs objectifs de carrière. En outre, le Ministère abordera d'une perspective stratégique la gestion des ressources humaines et les outils et procédures de remaniement de l'effectif, afin d'améliorer les délais d'exécution et de réduire la charge de travail.



Transports Canada tient à ce que son effectif reflète la disponibilité des groupes désignés d'équité en matière d'emploi sur le marché du travail. Aussi élaborera-t-il des programmes et des initiatives en tenant compte du profil démographique diversifié du Canada (jeunes, personnes handicapées, peuples autochtones, membres de minorités visibles). Le Ministère se fera un devoir d'inculquer une culture organisationnelle qui reconnaît et valorise les avantages de la diversité et de la globalité. L'effectif sera fondé sur les principes du mérite et du traitement équitable de l'individu.

Résultat clé : Environnement de travail stimulant, encourageant et intégré, dépourvu de tout obstacle systémique. Transports Canada reconnu comme employeur de choix. Effectif hautement qualifié, professionnel et représentatif, reconnu et respecté par l'industrie des transports. Confiance du public et satisfaction des intervenants par rapport aux services et à la sécurité.

4.2 Stratégie de gestion financière

Une composante clé du programme de gestion du Ministère dans la poursuite de ses objectifs stratégiques est l'adoption d'une saine stratégie de gestion financière. Conformément au cadre de gestion du gouvernement (*Des résultats pour les Canadiennes et les Canadiens — Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*), et étant donné la nature limitée des fonds publics, Transports Canada doit dépenser de manière responsable. Le coût des initiatives ministérielles doit être étroitement lié aux résultats pour offrir au contribuable le meilleur rapport qualité-prix. Il est essentiel d'évaluer systématiquement les programmes et les initiatives en place et, aussi, de concevoir des cadres qui assureront la saine gestion des fonds publics avec toute la diligence raisonnable voulue.

Pour exécuter son programme efficacement, le Ministère doit pouvoir s'appuyer sur une stratégie de gestion financière qui lui permet de maximiser l'acquisition des ressources financières, tout en assurant leur meilleure affectation et utilisation possible. Toute stratégie de gestion financière efficace repose nécessairement sur des processus intégrés : planification des activités, mesure du rendement, planification financière, analyse et rapports, affectations budgétaires, et production de documents budgétaires à l'intention du Parlement et d'autres rapports pour les organismes centraux.

Bien que le Ministère ait réussi à obtenir des fonds additionnels pour assumer la charge de travail croissante dans le domaine de la sécurité, il semble peu probable à ce moment que ses coffres augmenteront davantage. Les discussions en cours concernant le système de gestion des dépenses gouvernementales lancent aux ministères le message très clair de réaffecter leurs ressources existantes pour répondre à leurs nouveaux besoins. Les organismes centraux ont eux aussi manifesté le désir de procéder dans un proche avenir à une révision des services votés de Transports Canada. Dans ce contexte, le Ministère doit suivre deux grandes orientations pour favoriser l'élaboration d'une saine stratégie de gestion financière pour les années 2001–2002 et suivantes :

1. Transports Canada doit mener à terme certaines activités et se préparer pour l'avenir sur les plans suivants :

   - efforts futurs à déployer concernant des cessions;
   - recettes futures provenant des baux aéroportuaires;
   - aspects non financés de la charge de travail en sécurité;
   - besoins associés au rôle en évolution de TC (propriétaire et responsable de la réglementation);
   - nouveau mandat en matière d'environnement;
   - élaboration d'un cadre politique mieux intégrée pour les transports au Canada.

De toute évidence, ce sont ces éléments clés qui dicteront la stratégie de gestion financière du Ministère à court et à long terme.

2. Le Ministère doit continuer à concevoir des outils qui lui permettront d'évaluer et de définir une base de ressources appropriée lorsque les organismes centraux l'exigeront. Les travaux préparatoires dans des domaines comme la mesure du rendement, la gestion du risque et d'autres mesures de contrôle modernes doivent se poursuivre, et même s'accélérer. En particulier, nos travaux sur la mesure du rendement doivent absolument aboutir à des mesures concrètes applicables en ce qui a trait aux secteurs de service, si nous voulons respecter les engagements liés au cadre de gestion du gouvernement.

Résultat clé : Acquisition et utilisation optimales des ressources ministérielles. Décisions efficientes et efficaces fondées sur de l'information utile et pertinente.

4.3 Stratégie GI/TI

La gestion stratégique de l'information et de la technologie de l'information (GI/TI) constitue un élément essentiel de l'exécution efficace du programme. L'information et la technologie sont en train de changer notre façon de travailler et, aussi, les interactions entre collègues et avec les intervenants et le public. Transports Canada a la ferme intention de donner suite efficacement à l'objectif que s'est fixé le gouvernement d'offrir les services clés en direct d'ici l'an 2004 (Gouvernement en direct).

Nos priorités sont nécessairement dictées par les besoins fonctionnels du Ministère. Au cours de la période visée, nous chercherons à améliorer l'exécution des services à l'échelle du Ministère, à trouver de nouvelles façons de répondre aux besoins des citoyens en matière d'accès à l'information publique, à protéger les renseignements personnels, à répondre plus rapidement aux lettres et questions reçues, et à faire participer les intervenants au processus d'élaboration des politiques. Notre principale priorité sera de déterminer comment la technologie de l'information peut nous aider à mieux assurer la sécurité du public voyageur et à faciliter les relations d'affaires avec nos clients.

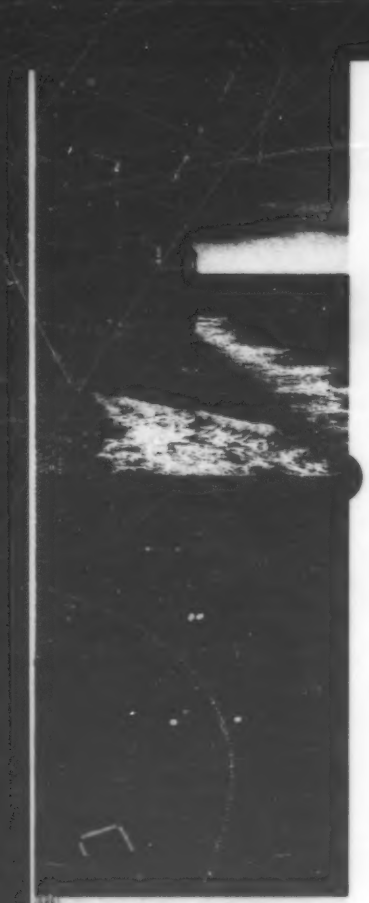
Au cours de la prochaine année, nos objectifs seront les suivants :

- mettre à jour les systèmes de bureautique clés;
- renouveler l'infrastructure ministérielle pour pouvoir atteindre les objectifs de l'initiative Gouvernement en direct;
- mettre en œuvre des outils pour organiser et stocker l'information électronique efficacement;
- améliorer l'accessibilité à des renseignements intégrés pour les employés et le public;
- cerner les principaux besoins technologiques pour pouvoir offrir des services en direct, et y répondre en consultation avec les partenaires et intervenants.

Nous continuerons également à chercher des outils qui permettront d'améliorer l'efficacité et l'accessibilité des services internes offerts aux employés.

Sur le plan des processus internes, nous veillerons à ce que nos investissements en GI/TI soient bien coordonnés et que les initiatives de mise en œuvre soient gérées efficacement conformément aux principes du Secrétariat du Conseil du Trésor énoncés dans Le cadre amélioré pour la gestion. Un cadre GI/TI a été établi pour guider l'élaboration des normes et politiques sur la GI/TI et pour définir l'architecture de nos systèmes TI. Des décisions clés en matière d'investissement seront prises dans le contexte de la planification des activités ministérielles.

Résultat clé : Exécution plus efficace et plus efficiente du programme grâce à l'utilisation stratégique de l'information et de la technologie de l'information. Productivité accrue grâce à l'utilisation à l'interne d'outils modernes de technologie et d'information.



4.4 Responsabilité envers le public pour l'administration des programmes

Le gouvernement du Canada accorde une place de plus en plus grande aux bonnes pratiques de gestion et de responsabilisation, d'où la naissance d'initiatives comme la modernisation de la fonction de contrôleur et la mise en œuvre de la Stratégie d'information financière (SIF). Le public exige de plus en plus que l'État rende compte de ses activités, et c'est pourquoi le Conseil du Trésor a instauré de nouvelles politiques sur la vérification interne et les paiements de transfert. Ces politiques ont pour but de fournir des mesures de contrôle appropriées pour la gestion des programmes ministériels.

Afin d'aider Transports Canada à assumer pleinement sa responsabilité envers le public, un Comité de vérification et d'examen (CVE) a été mis sur pied, et ce comité a notamment pour fonction de fournir une certitude à la haute direction. La Direction des services de vérification et de consultation de Transports Canada élabore justement un plan de vérification qui sera soumis à l'approbation du CVE au printemps 2001. Des critères d'évaluation du risque seront utilisés pour déterminer les vérifications précises à effectuer dans chacun des domaines suivants :

- SIF;
- paiements de transfert;
- entités ayant fait l'objet d'une cession;
- outils ministériels (ressources humaines, GI/TI, finances);
- cadres de gestion pour la réglementation et les politiques;
- examens spéciaux et vérifications de suivi.

Grâce à des vérifications et à des examens, on pourra suivre de près l'exécution du programme et fournir ainsi une certitude quant à l'information financière et non financière, à la gestion du risque et à la mesure du rendement. Pour assurer une telle certitude, chacune des vérifications doit être accompagnée d'un plan d'action de gestion, d'une décision par le CVE concernant le plan et les recommandations, de vérifications de suivi, et de la publication des résultats sur le site Web du Ministère.

L'accès du public à l'information ministérielle constitue également un élément important de ce volet du programme de gestion. Selon la *Loi sur l'accès à l'information* et *la Loi sur la protection des renseignements personnels* (AIPRP) le gouvernement a trente jours pour répondre à une demande d'information. Transports Canada a l'intention d'améliorer sa ponctualité en rationalisant les procédures en place. Par exemple, il compte mieux faire connaître les lois, les règlements et les processus en offrant des ateliers de formation et des séances d'information. Il ajoutera également un module AIPRP au programme d'orientation des nouveaux employés, mettra à jour les logiciels dans le but d'automatiser partiellement le processus et réduire les délais, et offrira un accès informel à certaines catégories d'information ministérielle.

Résultat clé : Amélioration du rendement ministériel et des résultats. Politiques et programmes ministériels rentables. Transports Canada reconnu comme chef de file dans la mesure axée sur le rendement.

4.5 Priorités en matière de communications

Plan stratégique des communications du Ministère

Le Plan stratégique des communications du Ministère se veut un document de consensus qui fournit un cadre pour les communications à Transports Canada, à l'appui de la mission ministérielle. Ce plan tient compte de la nécessité de relier nos messages de communication aux priorités fédérales, et il réconcilie les perspectives régionales/communautaires et nationales. Il tient compte également des nouvelles technologies de l'information et de la participation accrue des citoyens dans les activités du gouvernement.

Objectifs du plan stratégique des communications :

- maintenir la confiance du public dans le réseau de transport en matière de sécurité et de sûreté, d'efficience économique et de protection de l'environnement;
- mieux faire comprendre la contribution des transports et de Transports Canada à la qualité de vie de tous les Canadiens;
- aider à amener les intervenants et les partenaires à adopter des comportements et des mesures souhaitables.

Pour atteindre ces objectifs de communication, Transports Canada devra investir des efforts sur plusieurs plans :

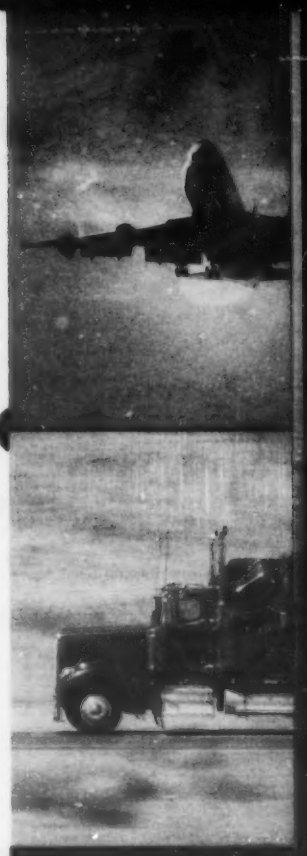
1. *Favoriser le dialogue* — Nos efforts en communications doivent s'inscrire de plus en plus dans un contexte bidirectionnel interactif. Les citoyens doivent être informés pour pouvoir s'impliquer pleinement. Il faut donc faire participer les Canadiens tôt dans le processus — leur expliquer les enjeux, les consulter pour connaître leurs opinions, exposer clairement les compromis et les options possibles, leur montrer comment nos programmes et initiatives permettront d'atteindre les objectifs établis, et leur fournir des moyens pour évaluer nos réussites.

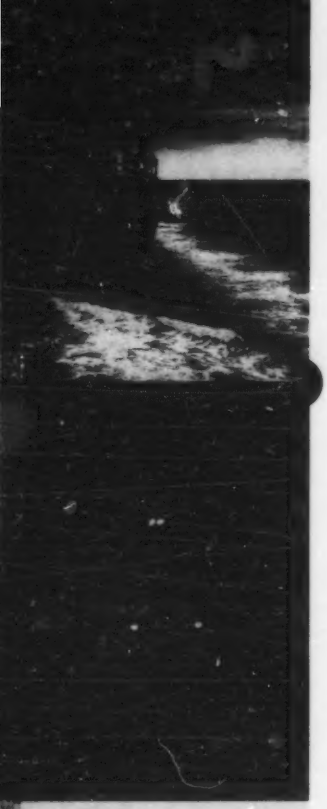
2. *Ouvrir les communications* — Nous devons faire passer notre message auprès de tous les Canadiens, et pas seulement auprès des intervenants traditionnels. Il faudra donc trouver de meilleures façons d'atteindre les principaux groupes cibles, recourir à un plus vaste éventail d'activités et d'outils novateurs, et créer plus de partenariats.

3. *Relier les messages aux priorités fédérales* — Il sera important d'expliquer comment notre travail contribue à la réalisation des grandes priorités du gouvernement du Canada (p. ex. bâtir une des meilleures économies au monde, ou encore assurer un environnement propre et sain). Il sera tout aussi important de faire comprendre aux Canadiens les liens entre les enjeux de transport local, national et international, étant donné qu'il faudra la coopération de tous les paliers pour régler les problèmes comme le smog et renforcer la compétitivité de notre réseau de transport.

4. *Adopter une culture de communications Internet* — Internet fournit une importante infrastructure pour favoriser l'engagement du citoyen. Nos communications par Internet devront faire preuve de transparence et de responsabilisation, tout en répondant à la demande croissante de participation du citoyen. Par contre, l'accès à la nouvelle technologie de l'information est loin d'être un phénomène universel. Pour l'instant du moins, nous devrons utiliser en parallèle deux méthodes de diffusion de l'information : la méthode traditionnelle du papier et la méthode électronique d'Internet.

Résultat clé : Communications interactives et novatrices de vaste portée avec le grand public et les intervenants ministériels.





Plan de communications internes du Ministère

Le plan de communications internes vient appuyer Transports Canada dans sa mission en fournissant un cadre pour les communications au sein du Ministère. Il favorise l'étendue nationale de l'organisation tout en respectant les particularités et les réalités géographiques régionales, ainsi que le caractère unique des groupes et des employés.

Objectifs du plan de communications internes :

- assurer la transmission de messages clairs et cohérents à tous les employés de Transports Canada en temps voulu;
- fournir aux employés des outils et des méthodes de communications bidirectionnelles à la fois accessibles et faciles à utiliser;
- soutenir la haute direction dans son engagement d'assurer des communications efficaces;
- améliorer l'environnement de travail en assurant l'établissement, l'amélioration et le maintien de communications bidirectionnelles efficaces au sein du Ministère.

Pour atteindre ces objectifs, le Ministère doit continuer à favoriser les communications face à face entre les employés, à faciliter les communications bidirectionnelles à tous les niveaux et dans tous les sens, à fournir aux employés des outils de communications bidirectionnelles (p. ex. courrier électronique, Intranet), et à vérifier régulièrement l'efficacité des outils, méthodes et pratiques de communications internes utilisés au Ministère.

Résultat clé : Communications bidirectionnelles régulières, cohérentes, rapides et efficaces parmi les employés de Transports Canada.

Annexe A — Priorités et initiatives

Mission

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes pour assurer un réseau de transport à la fois sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement

Objectifs stratégiques

Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr	*Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada*	*Protéger l'environnment physique*

Priorités

Maintenir et rehausser le régime de sécurité et de sûreté	Encourager la compétitivité dans une économie mondialisée	Appuyer le développement des infrastructures	Promouvoir la durabilité des transports	Faciliter la transition vers une économie axée sur le savoir	Parachever les programmes de cessions
Plan d'action pour les initiatives clés					
Réforme de la réglementation	Négociations commerciales internationales	Revitalisation du secteur riverain de Toronto	Stratégie de développement durable	Systèmes de transport intelligents	Cessions d'aéroports
Systèmes de gestion de la sécurité	Étude sur l'intégration des modes de transport en Amérique du Nord	Cadre stratégique pour les aéroports	Changement climatique	Gouvernement en direct	Cessions de ports
Intervention efficace — programme d'inspection et de surveillance	Examen de la *Loi sur les transports au Canada*	Examen des loyers aux aéroports	Assainissement de l'environnement	Programme de recherche et développement	
Vision sécurité routière — 2001–2010	Examen de la politique aérienne internationale	Administration des baux des aéroports du RNA	Système de gestion de l'environnement		
Direction 2006 — Sécurité ferroviaire	Restructuration et surveillance de l'industrie aérienne	Ententes de contribution aux projets routiers			
Vol 2005 — Aviation civile	Stratégie pour les Grands Lacs et la voie maritime	Programmes de traversiers			
Supervision de la sécurité auprès des compagnies aériennes fusionées	Surveillance de la réforme du transport du grain	Administrations portuaires canadiennes			
Sécurité aux aéroports canadiens		Revitalisation de VIA Rail			
Programme de surveillance et inspection des petits navires commerciaux		Liaison air-rail (Toronto)			
Certificat de compétence		Stratégie de transport urbain			
Cadre de gestion des données		Études sur les points de passage frontaliers			
		Association mondiale de la route			
		Gestion des immobilisations			

Programme de gestion

• Renouvellement de l'effectif • Gestion financière • GI/TI • Responsabilité vis-à-vis du public • Communications

Note de rédaction : Les initiatives sont présentées en fonction de leur contribution **principale** à la réalisation d'une priorité ministérielle.

Annexe B — Références et contacts

Initiative	Site Web	Contact ministériel[1]
Réforme de la réglementation	http://info/Actsregs/a-r_f.htm	Gaétan Boucher, 990-3797
Systèmes de gestion de la sécurité	http://info/railway/SMSGuide/Guide_f.htm http://info/aviation/2005/lmppage4f.htm http://info/marinesafety/FR/Assurance_de_la_qualité/IntraDev_f/AQ/MSQA_f.htm	Gaétan Boucher, 990-3797
Intervention efficace	http://leadership.gc.ca/static/ri_community/	Gaétan Boucher, 990-3797
Vision 2001–2010 (sécurité routière)	http://info/roadsafety/vision/vis_ind_f.htm	Derek Sweet, 998-1990
Direction 2006 (sécurité ferroviaire)	http://info/railway/Dir2006_f.htm http://www.direction2006.com/	Terry Burtch, 998-2984
Vol 2005 (aviation civile)	http://info/aviation/2005/imptoc_f.htm	Art LaFlamme, 990-1322
Supervision de la sécurité auprès des compagnies aériennes fusionnées		Art LaFlamme, 990-1322
Sécurité aux aéroports canadiens		Hal Whiteman, 990-3651
Surveillance et inspection des petits navires (marine)	http.//www.tc.gc.ca/canadashippingact/french/controle.htm	Bud Streeter, 998-0610
Certificat de compétence		Bud Streeter, 998-0610
Cadre de la gestion des données		Gaétan Boucher, 990-3797
Négociations commerciales internationales		Ted Cherrett, 990-6500
Étude sur l'intégration des modes de transport en Amérique du Nord		Guylaine Roy, 998-2689
Examen de la *Loi sur les transports au Canada*	http://206.191.61.189/	Guylaine Roy, 998-2689
Examen de la politique aérienne internationale	http://www.tc.gc.ca/POL/FR/politiqueaerienne/Page_menu_des_politiques_du_transport_aerien.htm	Valérie Dufour, 991-6435
Restructuration et suivi de l'industrie aérienne	http://www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts_f/transport_aerien/Restructuration_des_transporteurs_aeriens.htm	Valérie Dufour, 991-6435
Stratégie pour les Grands Lacs et la voie maritime	http://www.shipowners.ca/ http://www.greatlakes-seaway.com/	André Pageot, 998-1843
Suivi de la réforme du transport du grain	http://tcinfo/railpolicy/default_f.htm	Guylaine Roy, 998-2689
Revitalisation du secteur riverain de Toronto	http://www.tc.gc.ca/fr/riverain.htm	Mike Baker, 991-3536
Cadre stratégique pour les aéroports		Valérie Dufour, 991-6435
Examen des loyers aux aéroports		Valérie Dufour, 991-6435
Administration des baux des aéroports du RNA		David Bell, 993-4465
Ententes de contribution aux projets routiers	http://info/im%5Fit%5Fframework/surface_f.htm	Brenda Baird, 990-0624
Programmes de traversiers		André Pageot, 998-1843
Administrations portuaires canadiennes	http://info/PortPrograms/French/CPA.htm	Randy Morriss, 990-3014
Revitalisation de VIA Rail	www.viarail.ca	Guylaine Roy, 998-2689
Liaison air-rail (Toronto)		Guylaine Roy, 998-2689
Stratégie de transport urbain		Guylaine Roy, 998-2689 John Forster, 991-5995
Études sur les points de passages frontaliers		Brenda Baird, 990-0624 Guylaine Roy, 998-2689
Association mondiale de la route		Brenda Baird, 990-0624
Gestion des immobilisations		Brenda Baird, 990-0624
Stratégie de développement durable	http://www.tc.gc.ca/envaffairs/french/devdur.htm	John Forster, 991-5995
Changement climatique	http://info/envaffairs/francais/climat.htm	John Forster, 991-5995

Références et contacts (suite)

Initiative	Site Web	Contact ministériel[1]
Assainissement de l'environnement	http://info/envaffairs/francais/index.htm	John Forster, 991-5995
Système de gestion environnementale	http://info/envaffairs/francais/sge.htm	John Forster, 991-5995
Systèmes de transport intelligents	http://www.its-sti.gc.ca/	Brian Plant, 998-9834
Gouvernement en direct	http://tcinfo/ged/carte_site.stm	Gerard McDonald, 990-8376
Programme de recherche et développement	http://www.tc.gc.ca/TDC/index_f.htm	Gaétan Boucher, 990-3797
Cession des aéroports	http://tcinfo/PD-PC/airportpd_f.htm	David Bell, 993-4465
Cession des ports	http://info/PortPrograms/French/Index_f.htm	Randy Morriss, 990-3014
Renouvellement de l'effectif		Yvonne Latta, 991-6317
Stratégie de gestion financière		Pierre Faucher, 998-5032
Stratégie GI/TI	http://tcinfo/Framework/French/visionf.html	Chris Molinski, 998-6465
Administration responsable du programme vis-à-vis du public		Duncan Jamieson, 998-6469
Plan de communications	http://tcinfo/Communications/corporate_strategic_communicatio_F.HTM	Phil Hurcomb, 990-6138

1. Code régional 613 pour tous les numéros de téléphone figurant sur la liste.